Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 35 / 11. AUGUST 2021

Jorge Martín gewinnt in Spielberg

Pramac-Rookie nicht zu halten

Superbike-WM in Most

Spitzenreiter Rea patzt

MotoGP-Abschied

Rossi-Rücktritt am Saisonende

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 35



IMSA-Serie in Road America

Sieg und Kampfansage durch Whelen-Cadillac



IndyCar-Stadtrennen in Nashville

Ericsson triumphiert trotz Crash und Strafe



DTM: Dritter Event in Zolder

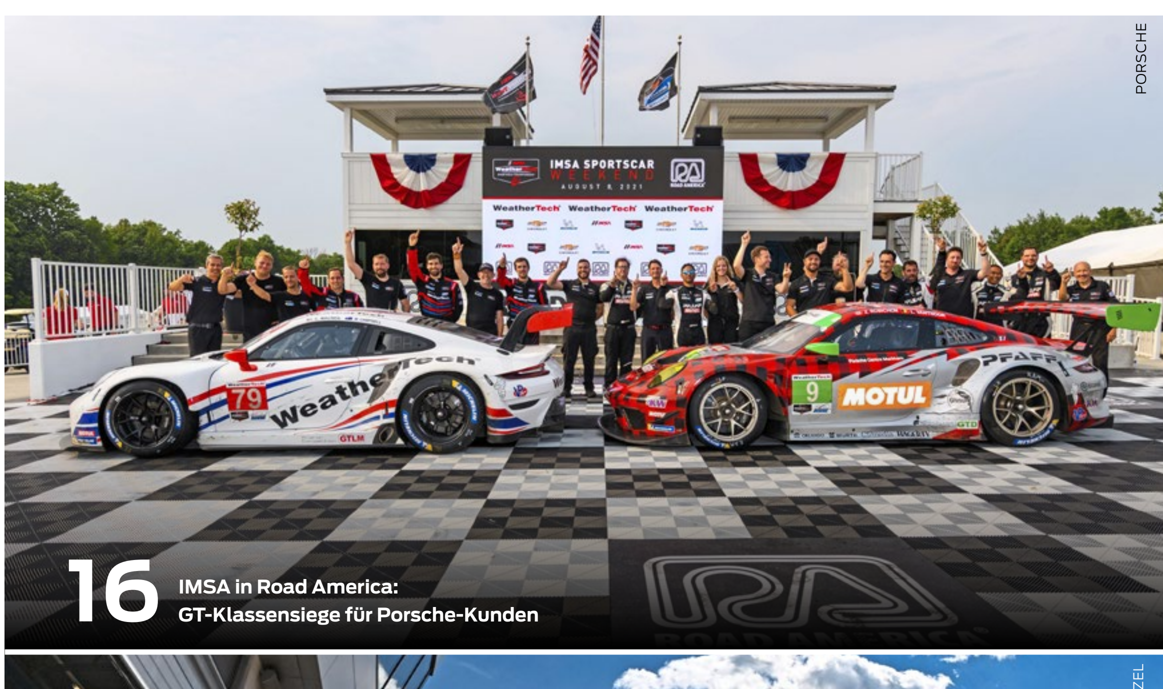
Wittmann lässt den BMW-Knoten platzen

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

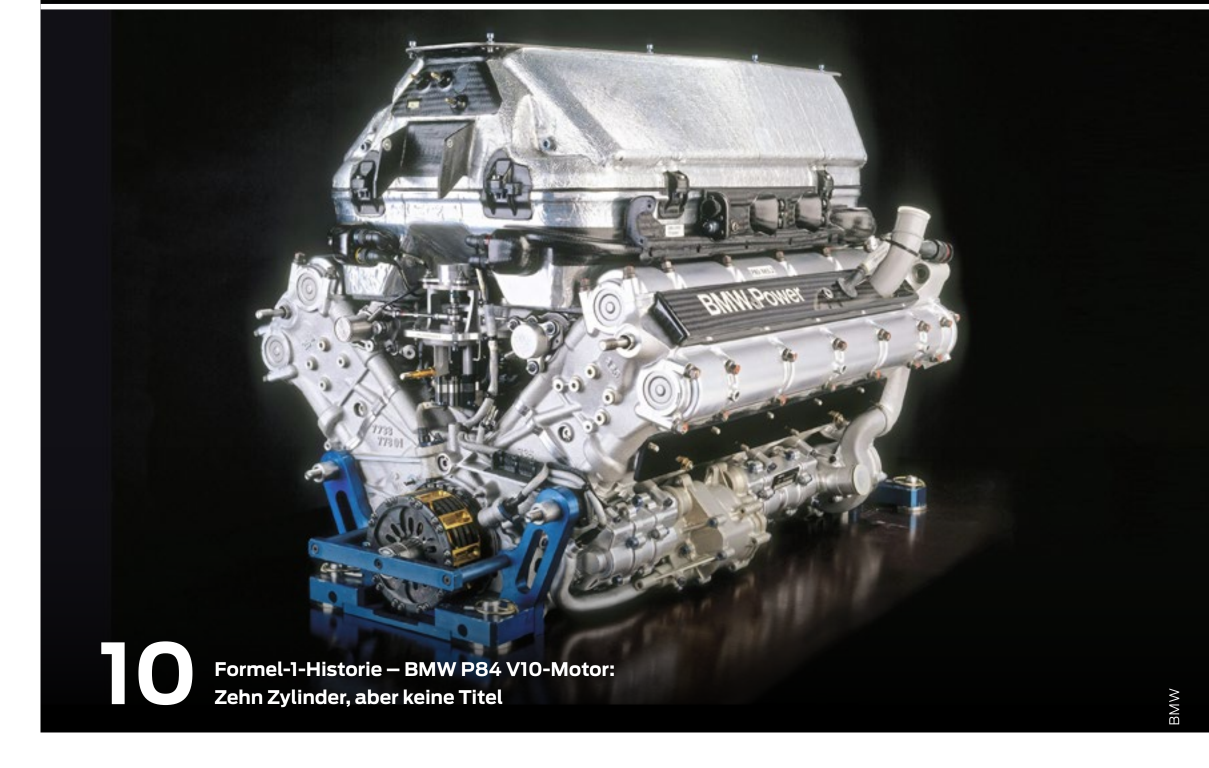
Leserservice:



PORSCHE



INTACT / GLAENZEL



BMW

Editorial

Wachstum kann Probleme bereiten: Es gibt Pläne, die GT-Klasse für Werksteams in Le Mans und in der WEC zu eliminieren. Gut oder schlecht? Schwierig!

Der Le-Mans-Veranstalter ACO ist der Wächter des Langstreckensports. Seine Aufgabe besteht darin, Traditionen zu bewahren und Innovationen zu ermöglichen. Jetzt stehen wir vor der schönen und ungewöhnlichen Herausforderung, dass die Autohersteller den Langstreckensport und das 24h-Rennen in Le Mans mit Autos förmlich fluten: Allein in der kombinierten Topklasse aus Hypercars (LMH) und amerikanischen LMDh-Wagen könnten spätestens 2024 bis zu elf Marken am Start stehen. Bis vor Kurzem war die Topklasse für Werkswagen reserviert, doch nun wollen die Hersteller dort auch Kundenwagen verkaufen. Damit kommt das Gefüge des Starterfeldes unter Druck. Einfache Rechnung: Wenn elf Hersteller in der Topklasse fahren, wären schon mal 22 Startplätze in Le Mans weg. Wenn noch mal 10 oder 20 Kundenwagen dazukommen, bliebe kaum noch Platz für was anderes. Was passiert mit der LMP2-Klasse, die bisher in Le Mans fast die Hälfte des Starterfeldes stellte?

Und was passiert mit der GT-Klasse? Die Produktions-Sportwagen sind ein essenzieller Bestandteil der DNA in Le Mans und der Sportwagen-WM. Die alte GTE-Klasse ist tot, die Amis haben darauf reagiert: Die IMSA-Serie schwenkt ab 2022 auf GT3-Fahrzeuge um. Interessant: Hersteller können dort in der GTD-Pro-Klasse mit Profipiloten und Werksunterstützung antreten, daneben gibt es aber weiterhin eine GT3-Klasse für Pro-Am-Paarungen. Beide Klassen haben in der IMSA-Serie die identische BoP, die identischen Reifen, die identische Nachtankzeit. Damit können Kundenteams die Profiteams schlagen – das ist der kluge Hintergedanke. In Amerika soll der Markt entscheiden, was gewünscht ist. In Le Mans will offenbar der Regelgeber entscheiden. Ein Plan sieht vor, die lange Tradition der GT-Werkseinsätze zu eliminieren. Porsche und Ferrari pushen dafür, dass in Zukunft nur noch Pro-Am-Fahrerpaarungen in Le Mans erlaubt sind, was einer dramatischen Zäsur gleichkommt. Die Argumente? Werkssport soll nur noch in der Prototypen-Topklasse stattfinden. GT-Sport ist Kundensport. Wenn die LMP2 wegfällt, was möglich ist, dann braucht man die GT-Klasse, damit Privatfahrer in Le Mans antreten können. Außerdem zwingt man mit diesem Schritt die Werke in die Prototypen-Topklasse. Dazu liegt ein Vorschlag auf dem Tisch, dass nur jene Hersteller Startplätze in der GT-Klasse erhalten, die auch in der Prototypen-Topklasse an den Start gehen. Einige der Argumente sind valide, bei anderen geht es um die Eigeninteressen der besonders stark involvierten Hersteller, die ihr Revier abstecken wollen.

Der ACO wäre gut beraten, mit allen Herstellern zu reden. Denn viele Hersteller wollen im GT-Sport die Performance ihrer Produkte darstellen, das geht nicht mit Amateurfahrern. Wenn der ACO Werkseinsätze in der GT-Klasse unterbindet, bricht er ohne Not mit einer Tradition. Der Weg der IMSA-Serie macht Sinn: Hier soll der Markt entscheiden, nicht der Regelgeber oder die dominierenden Hersteller – ein kluger Ansatz.

Marcus Schurig
Redakteur



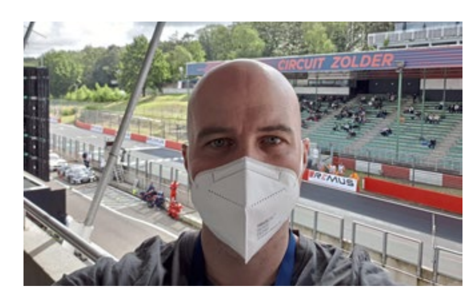
42 Motocross-WM in Lettland: Gajser punktet, Herlings patzt

ARCHER

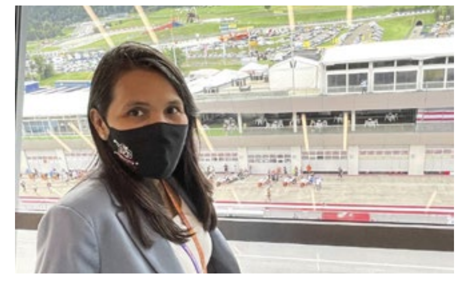




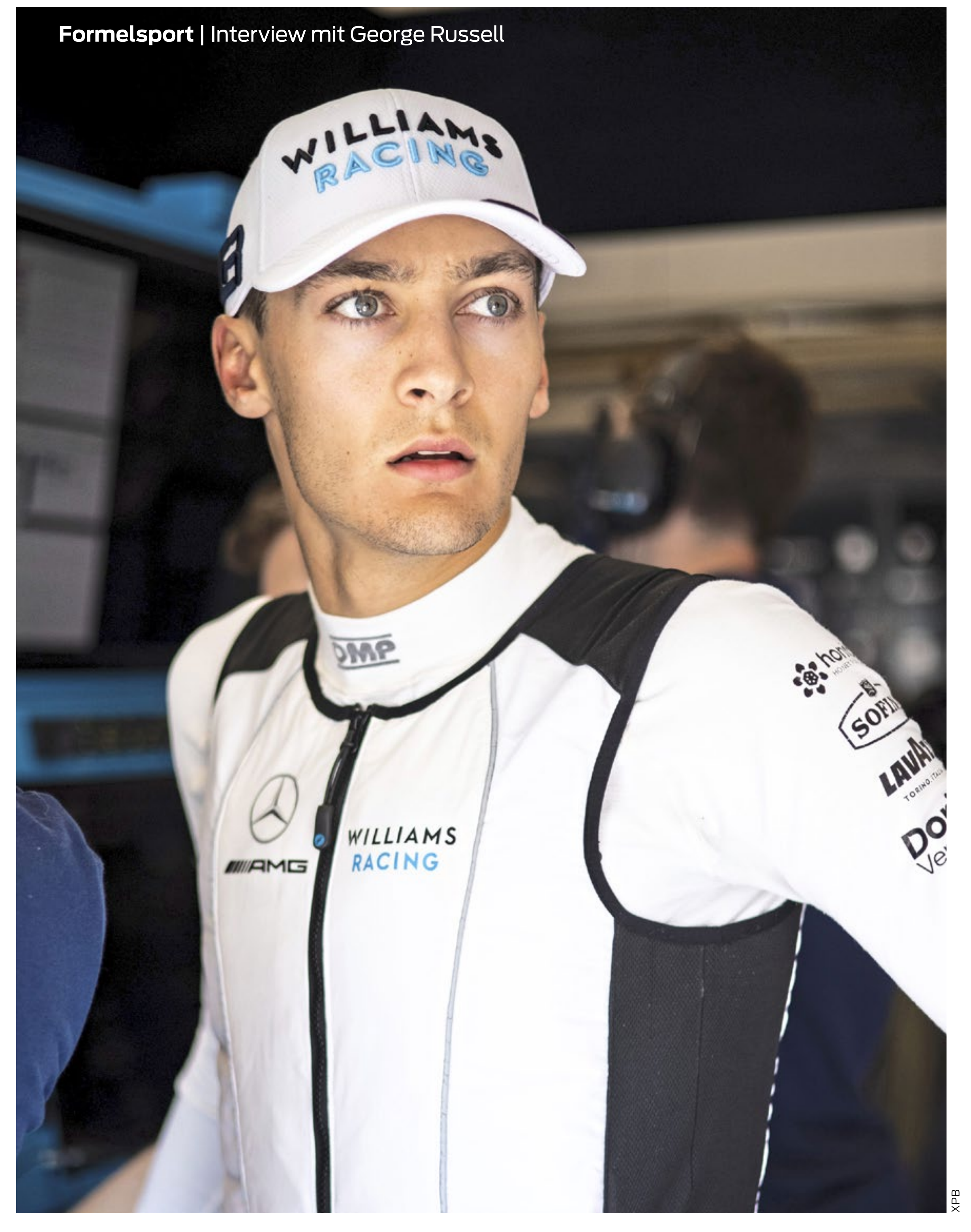
VOLLE HÜTTE IN ROAD AMERICA
Die Kultstrecke in Wisconsin hat im Hochsommer einen Topevent nach dem anderen zu bieten, alle waren extrem gut besucht. Maskenpflicht? Abstandsregeln? Gibt es nicht. Und fühlt sich etwas seltsam an...



IN DER HEIMAT DER DTM
1984 fand das erste DTM-Rennen der Geschichte in Zolder statt. Am Wochenende reiste Michael Bräutigam nach Belgien, um von dort über die ersten Rennen der GT3-DTM-Ära auf dem Ex-F1-Kurs zu berichten.



ALPENTOUR
Auf dem Red Bull Ring konnten mehr Zuschauer als bisher in diesem Jahr einem Grand Prix beiwohnen. Auch für MSa konnten wieder Imre Paulovits und Dian Sulistiyowati dabei sein.



XPB

George Russell spricht über die ersten Punkte mit Williams, zähe Jahre, Zauberrunden in der Qualifikation, das Lob von Fernando Alonso und seine Erwartungen an den Formel-1-Neustart 2022.

Von: **M. Schmidt & A. Haupt**

Erstmals Punkte im Williams. Mir fehlen ein bisschen die Worte. Mein letzter Stint war wahrscheinlich der beste meiner Karriere. Ich habe wie verrückt gekämpft, um Ricciardo und Verstappen hinter mir zu halten.

Sind Punkte mit Williams so wertvoll wie Ihre Leistung für Mercedes 2020 in Bahrain?
Damals wurde ich ins kalte Wasser geworfen. Es waren unglaublich schwierige Umstände. Aber ich wusste, dass ich das Auto habe, etwas Gutes zu leisten. In meinem Kopf glaubte ich sofort daran. Jetzt weiß ich, dass wir alles perfekt hinbekommen müssen, und selbst dann sind Punkte ein bisschen außer Reichweite. Es fühlt sich an wie ein Sieg. Punkte mit Williams sind wohl die größere Errungenschaft.

Im Quali schaffen Sie es meist ins Q2, im Rennen fallen Sie oft zurück. Wo ist der Unterschied?
Die Autos reagieren ganz anders. In der Qualifikation sind die Reifen brandneu und am unteren Ende der Temperaturskala. Du kannst aggressiv sein. Im Rennen ist das anders. Der Tank ist voll, du folgst anderen Autos, du rutschst herum. Die Temperaturen sind am Limit. In sauberer Luft lässt es sich schön fahren. Alles wird leichter. Schaut euch nur die Fahrer aus dem Mittelfeld an. Wenn die unter den Top 4 starten, fallen sie im Rennen immer zurück. Am Ende sind sie 30 Sekunden hinter Red Bull und Mercedes. Es ist dasselbe für uns. Wir fallen aus dem Mittelfeld nach hinten. Im Rennen werden die Reichen reicher und die Armen ärmer.

Man gewinnt den Eindruck, dass Sie besonders in der Startphase im Verkehr leiden.
Im Pulk trifft dich die turbulente Luft. Nicholas und ich haben damit sehr zu kämpfen. Als Team

Verteidigungsmodus: Russell hält Ricciardo und Verstappen in Schach

XPB

„Im Williams passieren Fehler sehr einfach“

haben wir diese Schwäche erkannt. Wir sind vielleicht in eine Richtung gegangen, die das Auto schneller gemacht hat, wenn wir freie Bahn haben. Aber das Auto ist schwieriger zu fahren. Wir werden die Philosophie dahingehend im nächsten Jahr ändern. Die Regeln 2022 sollten es ohnehin erleichtern.

War es ein Fehler, die Aerodynamik so spitz auszulegen?
Was ist richtig, was ist falsch? Wenn wir in eine etwas andere Richtung gegangen wären, hätte uns das etwas Speed gekostet. Beispiel Silverstone: Wir haben uns für den achten Startplatz qualifiziert. Nach der ersten Runde war ich Zehnter. Wenn wir in die andere Richtung entwickelt hätten, wären wir in der Qualifikation Zwölfter geworden und nach dem Start vielleicht Elfter gewesen. Also eine Position dahinter. Als Fahrer willst du ein Auto, das dich nicht dumm aussehen lässt. Du willst eines, das einfach zu fahren ist. Eines, das nicht Fehler fördert. Im Moment haben wir ein Auto, mit dem Fehler sehr einfach passieren. Es ist leicht, die Räder zu blockieren. Das willst du als Fahrer nicht. Aber wenn es schnell ist, nimmst du das in Kauf.

Was war härter: der Defekt im ersten Österreich-Rennen oder im zweiten von Alonso kurz vor Ende aus den Punkten geworfen zu werden?
Der Defekt war härter. Weil es überhaupt nicht in meiner Verantwortung lag und auch nicht in den Händen der Mehrzahl des Teams. Fernando hat mich ein paar Runden vor Schluss überholt und ist mir dann noch um fünf Sekunden davongefahren. Er war einfach so viel schneller. Ich war deshalb nicht so enttäuscht. Er hat sich den zehnten Platz verdient, wir nicht. Im ersten Rennen lagen wir auf dem achten Platz und hatten das wegen unserer Pace verdient.

Wie gehen Sie mit Frust um?
Ich versuche immer, das Positive herauszuziehen, und dann weiterzumachen. Nach meinem Rennen für Mercedes war ich unglaublich enttäuscht. Aber: Ich hätte schlechte Arbeit abliefern, Fehler machen und Dritter werden können. Nur bin ich glücklicher über das Wochenende, das ich hatte, weil die Leistung stimmte. Ich will Weltmeister werden. Da kannst du es nicht zulassen, dass dich Enttäuschung runterzieht, weil es das nächste Rennen beeinflussen würde. Und das danach. Du kannst die Vergangenheit nicht ändern. Ich lebe in der Gegenwart und denke an die Zukunft.

> „Wir haben ein Auto, mit dem Fehler sehr einfach passieren. Es ist leicht, die Räder zu blockieren. Wenn es schnell ist, nimmst du das aber in Kauf.“
>
> George Russell

Was war besser: Quali 3 auf Mediumreifen in Spielberg oder Q3 in Silverstone?
Ich habe völlig vergessen, dass ich es in Österreich auf dem Mediumreifen ins Quali 3 geschafft hatte. Beide Erlebnisse waren aus verschiedenen Gründen unglaublich. Ich denke, Silverstone war spezieller, weil es vor Heimpublikum passiert ist. Die Runde kam aus dem Nichts. Ich war auf dem zweiten Reifensatz sechs Zehntel schneller als davor. Die Runde fühlte sich überall fantastisch an.

Sie haben jetzt ein besseres Auto, können kämpfen. Wie schärft das die Rennfahrersinne?
Es hilft sehr, überhaupt in der Lage zu sein, gegen andere Fahrer zu kämpfen. Im Mittelfeld diese Erfahrung zu machen. Aber es ist nichts, wo ich das Gefühl hatte, es verloren zu haben oder verpasst. Das kannst du wie Radfahren. Beim Kartfahren gab es fünf Läufe jedes einzelne Rennwochenende. Ein Vorfinale, ein Finale. Ich bin so früh so viele Rennen gefahren. Formel 4 drei Rennen pro Wochenende. Formel 3 drei Rennen pro Wochenende. Wenn das Auto gut ist, bin ich sofort wieder bereit.

In einem schlechten Auto, wie haben Sie sich da Ziele gesetzt?
Die letzten zwei Jahre waren sehr schwer zu verkraften, weil wir wussten, so weit weg zu sein vom Rest. Es gab keine wirklichen Performance-Ziele, sondern nur allgemeine. Sicherzustellen, dass du den bestmöglichen Job machst. Sicherzustellen, dass du nach dem Rennwochenende zufrieden bist. Auch wenn du dich als 19. qualifizierst, weißt du, ob es eine gute Runde war oder nicht. Es ging immer darum, das Maximum aus dem Auto zu pressen. Dieses Jahr sind die Ziele andere. Ich will immer Q2 erreichen und Punkte holen. Das ist ein klares Ziel.

Wo sehen Sie weiter Chancen auf Punkte?
Vielleicht in Zandvoort, weil es eine neue Strecke ist. Das wird für alle eine neue Erfahrung. Vielleicht auch in Monza. Zu unserer Überraschung waren wir dort die letzten zwei Jahre schnell, obwohl wir ein sehr ineffizientes Auto hatten. Dieses Jahr haben wir ein effizientes. Deshalb könnten wir in Monza gut aussehen. Andererseits: In Silverstone waren wir schnell, obwohl die Strecke zu den fünf schlechtesten für uns zählen sollte. Und wir waren dort besser als überall sonst. Seltsam.

Alonso ist ein großer Fan von Ihnen. Wie haben Sie das erfahren?
Ich habe das aus den Medien gehört. Das bedeutet mir sehr viel, so etwas von jemandem wie Fernando zu hören. Er ist einer der größten Rennfahrer der Geschichte. Ich habe eine Statistik gesehen, dass ihm nur zehn Punkte oder so fehlen würden, um viel mehr Titel zu haben. Zwei Weltmeisterschaften sind eine große Leistung, aber er war so nah dran an noch viel mehr. Es ist immer schön, von Fahrern gelobt zu werden, die du sehr respektierst.

Werden die neuen Regeln ab 2022 wirklich zu Verschiebungen führen?
Im Sport geht es um Talent. Das Talent des Fahrers, der Ingenieure, der Designer. Wir haben in der Vergangenheit gesehen, dass Teams riesige Budgets hatten, aber nichts daraus gemacht. Ich würde sagen, das Team mit dem meisten Talent, der größten Motivation und dem größten Feuer wird oben stehen. Aber wenn ein Reglementswechsel so groß ausfällt, wer weiß? Wir haben es 2009 und 2014 gesehen. Alles kann sich drehen. Aber Mercedes, Red Bull und Ferrari werden in den Top 5 sein.

Wie gut kann Williams sein?
Ich glaube wirklich, dass Williams Plätze gutmachen wird. Sie murksen nicht herum, sondern packen an, investieren, wo sie es müssen. Untersuchen, wo sie die Struktur verbessern müssen. Schaut euch an, wie viel wir uns verbessert haben in einem Jahr mit einem stabilen Reglement. Weil die Prozesse und alles andere in der Fabrik etwas besser werden. Williams will gewinnen. Das klingt verrückt, wenn man hier sitzt und bedenkt, dass wir die letzten drei Jahre Letzter geworden sind. Aber dieses Team hat Ambitionen. Vielleicht werden sie nicht direkt im nächsten Jahr da sein, aber sie werden definitiv im Mittelfeld mitfahren. Und vielleicht in ein paar Jahren um Podestplätze und Siege. ■



George Russell

Geburtstag: 15.02.1998
Geburtsort: King's Lynn (GB)
Herkunftsland: England

KARRIERE
2006–2013: Kart
2014: Formel 4 GB (1.)
2015: Formel-3-EM (6.)
2016: Formel-3-EM (3.)
2017: GP3 (1.)
2018: Formel 2 (1.)
seit 2019: Williams F1



Ein Hoch auf die Unbere

Die Formel 1 hat sich mit einem Krimi in die Sommerpause verabschiedet. An der Spitze geht es hin und her. Zuletzt hatte wieder Mercedes die Nase vor Red Bull. Dahinter kämpft Ferrari gegen McLaren und viele Überraschungsgäste auf dem Podium.

Von: **Michael Schmidt**

Diese Formel-1-Saison springt von einem Extrem ins andere, und sie hat so manche Überraschung parat. Vor zwei Rennen führte Max Verstappen die Meisterschaft noch mit 33 Punkten Vorsprung an. Jetzt geht Lewis Hamilton mit acht Zählern Guthaben in die Sommerpause. Valtteri Bottas und Sergio Pérez fahren schon lange nicht mehr für sich selbst. Sie müssen ihren Teamkapitänen helfen, wo es geht. Bottas macht dabei den besseren Job. Zuletzt in Ungarn, weil er gleich beide Red Bull von der Bahn schob.

Ferrari gleicht im Duell um Platz 3 aus. Es steht auch nach Podestplätzen 3:3. Die Rennstrecke entscheidet, ob Rot oder Orange den Stich macht. McLaren hat das etwas schnellere Paket, Ferrari die bessere Fahrerpaarung. Während sich Carlos Sainz relativ geräuschlos bei Ferrari eingelebt hat, hadert Daniel Ricciardo immer noch mit seinem McLaren. Manchmal ist der britische Rennstall nur ein Einmannteam. Die Frage, ob dieser Lando Norris so außergewöhnlich gut ist, oder Daniel Ricciardo seinen Fahrstil einfach nicht dem Auto anpassen kann, wartet noch auf Antwort.

Der 111. Sieger der Formel 1

Corona und seine Folgen hat der Formel 1 schon letztes Jahr viele Sensationen beschert. In dem Stil geht es weiter. Alpine, Alpha Tauri und Aston Martin brachten jeweils ein Mal einen Fahrer auf das Podium. Esteban Ocon krönte sich aus dem Nichts heraus zum 111. Sieger der GP-Geschichte. In den Wochen davor musste sich Alpine immer wieder die Frage gefallen lassen, warum man den langen Franzosen für drei weitere Jahre verpflichtet hat. Seit dem GP Aserbaidschan hatte Fernando Alonso das Regiment im Team übernommen. In Ungarn war er nur der Geburtshelfer eines Außenseitersieges. Der 40-jährige Spanier ist trotzdem einer der Gewinner der ersten Saisonhälfte.

! Die beiden ältesten Teams streiten sich um den dritten Platz. Ferrari hat gegen McLaren noch einen Motoren-Joker in der Hinterhand.

Das Herzstück der letzten Saison vor der großen Regelreform ist das Duell der Königsfiguren. Es wurde von Anfang an mit harten Bandagen geführt, mit Rad-an-Rad-Kontakt auf der Strecke, Psychokrieg außerhalb mit viel Politik und Nebenkriegsschauplätzen. Seit der Kollision in Silverstone ist das Tuch erst einmal zerrissen. Für die Dramaturgie des WM-Kampfes muss das nicht schlecht sein. Es verleiht der Story eine Eigendynamik.

Genauso wie der Verlauf dieses Titelrennens. Die Saison begann mit Vorteil Red Bull. Mercedes hat in Bahrain nur dank der besseren Strategie gewonnen, dafür aber ein Rennen später in Imola eine Niederlage kassiert. In Portimão und Barcelona spielte der Titelverteidiger den geringeren Reifenverschleiß seines Autos aus. Mit den beiden Stadtrennen in Monte Carlo und Baku schwang das Pendel zurück zu Red Bull. Da profitierte Red Bull vom Streckenlayout.

Doch kaum kehrte der Zirkus auf normale Strecken wie Paul Ricard und Spielberg zurück, baute der Herausforderer seinen Vor-



chenbarkeit

sprung aus. Eine beispiellose Technikoffensive mit Aerodynamik-Upgrades und mehr Power vom Honda-Motor verschaffte Red Bull ein Polster von zwei bis drei Zehntel auf den Rivalen. Nach dem Doppelschlag in Österreich sah es fast schon nach einem Durchmarsch für Max Verstappen aus.

Das Pendel schlägt um

Mercedes schlug in Silverstone mit einem Aerodynamikpaket zurück. Die Eingriffe am Unterboden und den Leitblechen brachten zwei Zehntel. Aber weil Red Bull ständig weiter neue Teile an ihre Autos schraubt, schlug der Fortschritt bei Mercedes nicht voll durch. Unter dem Strich war der RB16B in Silverstone noch eine Spur schneller. Auch deshalb fiel die Reaktion auf den Crash und die Niederlage so heftig aus. Mercedes räumte ein: „Wir können nur gewinnen, wenn wir das Optimum aus unserem Paket rausholen oder der Gegner Fehler macht. Red Bull hat das schnellere Auto."

In Ungarn hatte der Silberpfeil wieder die Oberhand. Was Freund und Feind überraschte. Hondas Motorvorteil von Frankreich und Österreich war schon in Silverstone ausradiert. Die Aero-Trumpfkarte dann auch in Ungarn. Der Red Bull überraschte seine Fahrer am ersten Trainingstag mit starkem Untersteuern. Der Grund dafür konnte nie gefunden werden. Die üblichen Rezepte versagten. Die gleichzeitige Schwäche auf den Geraden zwang Red Bull zu einer Maßnahme, die man auf dem Hungaroring normalerweise nur in ganz großer Not ergreift. Die Ingenieure montierten einen Heckflügel mit weniger Abtrieb. Damit war die Pole-Position außer Reichweite.

Erst nach der Sommerpause werden wir herausfinden, ob Red Bulls Balanceproblem eine Eintagsfliege war, und ob der RB16B mit dem Flügel für maximalen Anpressdruck einfach zu viel Luftwiderstand produziert. Dann wird sich auch zeigen, ob Honda den Unfallmotor von Silverstone noch reparieren kann, wovon abhängt, ob Verstappen ohne Strafe durch die Saison kommt. Auf dem Papier hat Mercedes gerade die besseren Karten. Technisch nicht. Red Bull hat noch neue Teile in der Hinterhand. Mercedes praktisch nichts mehr. Der Herausforderer operiert nach dem Prinzip: Lieber den Titel sichern, der greifbar ist, als jetzt etwas für die Zukunft zu opfern, das einem keiner garantieren kann.

Genauso offen ist der Wettstreit der beiden ältesten Formel-1-Teams. McLaren hat in das 2021er-Auto mehr investiert und den Windkanal Anfang Juli noch einmal für ein Upgrade belegt. Ferrari stellte schon einen Monat früher auf 2022 um. Die letzte Modifikation brachte den meisten Ertrag. Der neue Unterboden, der in Österreich debütierte, verlieh dem SF21 mehr Stabilität. Das Problem mit den Reifen ist verstanden, kann aber nicht ganz aus der Welt geschafft werden, weil es dazu konstruktive Eingriffe bräuchte, die unter das Homologationsgesetz fallen. Trotz-



WILHELM

Auf und Ab im Titelkampf: Mal liegt Red Bull vorn, mal Mercedes



WILHELM

Französischer Nationalfeiertag: Alonso gratuliert Ocon zum Sieg



WILHELM

Enges Rennen: Ferrari und McLaren sind punktgleich

Getrübtes Verhältnis: Verstappen und Hamilton begegnen sich mit Misstrauen

WILHELM

dem glaubt Ferrari, dass ihnen die jüngste Reifenentwicklung geholfen hat. „Seit die FIA die Luftdrücke stärker überwacht, haben wir gegenüber einigen Teams Boden gewonnen."

Der dritte Platz ist für Teamchef Mattia Binotto nicht das Maß aller Dinge. „Wir müssen zeigen, dass wir uns verbessert haben. Wir haben doppelt so viele Punkte wie zum gleichen Zeitpunkt im Vorjahr und den Abstand zur Spitze von 1,4 auf 0,7 Sekunden verkürzt. Wenn wir den Trend fortsetzen, werden wir auch Dritter." Ein Motoren-Upgrade soll dabei helfen.

Verschenkte Punkte

Alpine hat sich mit seinen 37 Punkten von Budapest im Kampf um den fünften Platz freigeschwommen. Das Auto ist nach Einschätzung von Alonso gut für die Plätze 7 bis 10. An guten Tagen ist der Alpha Tauri AT02 schneller. Aber nur mit Pierre Gasly am Steuer. Sebastian Vettel sieht für seinen Aston Martin ein breiteres Spektrum. „Wir schwanken zwischen Platz 7 und 13." Deshalb tun die vorläufige Disqualifikation und die 18 Punkte, die Vettel in Budapest weggenommen wurden, besonders weh. Das Gleiche gilt für Alpha Tauri. Gasly verlor viele Punkte durch unverschuldete Kollisionen oder Reifenschäden. In dieser Gruppe zählt am Ende Konstanz. Und dass man die Geschenke, die einem das Renngeschehen bietet, auch annimmt. Alpha Tauri hat immer gepunktet, Alpine zehn von elf Mal. Bei Aston Martin stehen bereits vier Nuller. Die Autos der drei Kontrahenten sind ausgereizt. Man muss in den letzten zwölf Rennen mit dem leben, was man hat.

Deshalb war der GP Ungarn auch für Williams ein Befreiungsschlag. Alfa Romeo wird sich schwertun, den neuen WM-Achten noch einzuholen. Auch wenn der C41 über die Renndistanz das schnellere Auto ist. Williams hat mit George Russell den besseren Fahrer im Cockpit sitzen.

Diese Saison hat mit Imola, Baku und Budapest bereits drei Chaosrennen geliefert. Statistisch gesehen ist das Soll an Gelegenheiten bereits erreicht, die den Nachzüglern einen Punktesegen offerieren. Für Haas reicht nicht einmal das. Mick Schumacher ist am Hungaroring das für ihn perfekte Rennen gefahren, er lag bis zur 33. Runde in den Punkterängen und war dann im Ziel doch 21,4 Sekunden davon entfernt. Wer sein Auto nicht weiterentwickelt, bekommt in diesem Geschäft zwangsläufig die Quittung. Auch in einer Saison, in der die Autos eher auf Schmalspur entwickelt werden. ■



WILHELM

Teure Saison: 2,5 Millionen Euro Crash-Schäden in elf Rennen



WILHELM

Auf Konfrontationskurs: Die Teamchefs Wolff und Horner

Formel 1

Spa zu gefährlich?

Nach dem heftigen Unfall beim 24h-Rennen von Spa-Francorchamps wird über die Sicherheit der Grand-Prix-Strecke diskutiert. Die FIA sieht keinen Handlungsbedarf.

Von: **Michael Schmidt**

Der schwere Crash von Jack Aitken bei den 24 Stunden von Spa erinnerte viele Rennsportfans an den tödlichen Unfall von Formel-2-Pilot Anthoine Hubert im Jahr 2019. In beiden Fällen blieb ein Auto nach einer Kollision hinter der blinden Kuppe von Raidillon liegen und wurde von heranschießenden Konkurrenten torpediert. Juan Manuel Correa, der am Hubert-Unfall beteiligt war, zeigte sich vom jüngsten Crash erschüttert: „Ich hatte damals mit den Verantwortlichen gesprochen, damit so etwas nicht wieder passiert.“ Ferrari-Junior Callum Ilott, der beim 24h-Rennen als Gaststarter dabei war, fügte an: „Genug ist genug. An dieser Kurve muss sich etwas ändern.“ FIA-Rennleiter Michael Masi sieht aktuell jedoch keinen Handlungsbedarf: „Wir nehmen Jahr für Jahr in vielen Bereichen Verbesserungen vor, um die Sicherheit zu erhöhen. Spa-Francorchamps ist von der FIA abgenommen und nach Klasse 1 eingestuft. Aus unserer Perspektive ist die Strecke sicher.“ Für Umbauten bis zum Formel-1-Gastspiel am 27. August wäre nun sowieso keine Zeit mehr. ■



XPB

Von der Eau Rouge aus erkennt man keine Gefahrenstellen hinter Raidillon

Formel 1

Türkei auf roter Liste

Die Planung der zweiten Saisonhälfte der Formel 1 droht, kompliziert zu werden. Die Türkei steht weiter auf der roten Liste der englischen Regierung.

Von: **Andreas Haupt**

Mitte August soll entschieden werden, ob das Suzuka-Rennen am 10. Oktober über die Bühne gehen kann. Die Skepsis ist angesichts der Corona-Fallzahlen groß. Die Inzidenz ist seit Olympia stark angestiegen. Bei einer Absage würde auf Russland (26.09.) und die Türkei (3.10.) kein drittes Rennen folgen, was die Formel 1 vor ein mögliches Problem stellt. Die britische Regierung führt die Türkei auf ihrer roten Liste. Die Reiserückkehrer der sieben britischen Teams müssten somit für zehn Tage in Quarantäne.

Damit käme in den Fabriken für anderthalb Wochen alles zum Erliegen. Ein weiteres Rennen in den USA als Ersatz für Japan am 17. Oktober wäre ebenfalls vom Tisch. Es ist logistisch nicht machbar, erst am 13. Oktober aus der Isolation zu kommen und direkt am Wochenende danach ein Rennen zu fahren. Bis zum Stichtag in acht Wochen kann aber noch viel passieren. Die Türkei könnte zum Beispiel von der roten Liste genommen werden. Trotzdem legt sich die Formel 1 Alternativszenarien zurecht. Es heißt, das F1-Management arbeite mit der britischen Regierung daran, eine Ausnahmegenehmigung auszuhandeln. F1-Boss Stefano Domenicali ist weiter optimistisch, die 23 anvisierten Rennen auch tatsächlich zu fahren.

Eine weitere Entscheidung wird ebenfalls in Kürze erwartet. Zandvoort fiebert auf sein Formel-1-Comeback hin und möchte volle Tribünen. Über die erlaubte Auslastung will die niederländische Regierung bis zum 13. August entscheiden. ■



XPB

Hinter den Kulissen müssen die F1-Bosse weiter mit Terminen jonglieren

NACHRICHTEN

SPRINT-ZUKUNFT
Das Feedback von Fans, Promotern und Sponsoren nach dem ersten Sprint in Silverstone sei positiv, erklärte F1-Boss Stefano Domenicali. In Zukunft sollen die Mini-GPs nur auf Strecken durchgeführt werden, die eine gewisse F1-Historie vorweisen können.

F1 STEIGERT EINKÜNFTE
Nachdem die Formel 1 im zweiten Quartal des Vorjahres gerade einmal 24 Millionen US-Dollar an Einkünften verbuchen konnte, stieg die Einnahmenseite in der Bilanz im gleichen Zeitraum dieses Jahres wieder auf 501 Mio. Dollar. Damit ist man aber noch ein gutes Stück von den 620 Mio. US-Dollar aus der Saison 2019 entfernt.

SUPPORT VON HAMILTON
Lewis Hamilton hat Sebastian Vettel für sein Engagement gegen Diskrimierung von Minderheiten gelobt. Der Heppenheimer hatte in Budapest ein Regenbogen-Shirt getragen, wofür es von der FIA eine Verwarnung gab. „Die Bestrafung ist Bullshit. Gut gemacht Seb! Das nächste Mal ziehe ich das gleiche Shirt an wie Du“, schrieb der Brite auf Instagram.

ASTON GEHT IN BERUFUNG
Aston Martin will sich mit der Disqualifikation von Sebastian Vettel in Budapest nicht abfinden. Rechtzeitig vor Ablauf der Frist hat der Rennstall die offizielle Überprüfung des Falls beantragt. Sollten die FIA-Kommissare nicht im Sinne des Teams entscheiden, will man notfalls auch noch das FIA-Berufungsgericht einschalten. Nach Argumentation der Anwälte des Rennstalls habe Vettel keinen Vorteil aus der Tatsache geschlagen, dass sich am Ende nicht der vorgeschriebene eine Liter Benzin für die Probe im Tank befand. Außerdem könne man neue Beweise vorlegen. Die Überprüfung erfolgte am Montag (09.08.) nach Redaktionsschluss.

BMW P84 V10

Bayern-Kurier

BMW baute zwischen 2002 und 2004 die stärksten Formel-1-Motoren. Doch der bayerische Zehnzylinder wurde nicht wie sein Vorgänger in der Turbo-Zeit mit einem WM-Titel belohnt. Es scheiterte 2004 am Williams-Chassis.

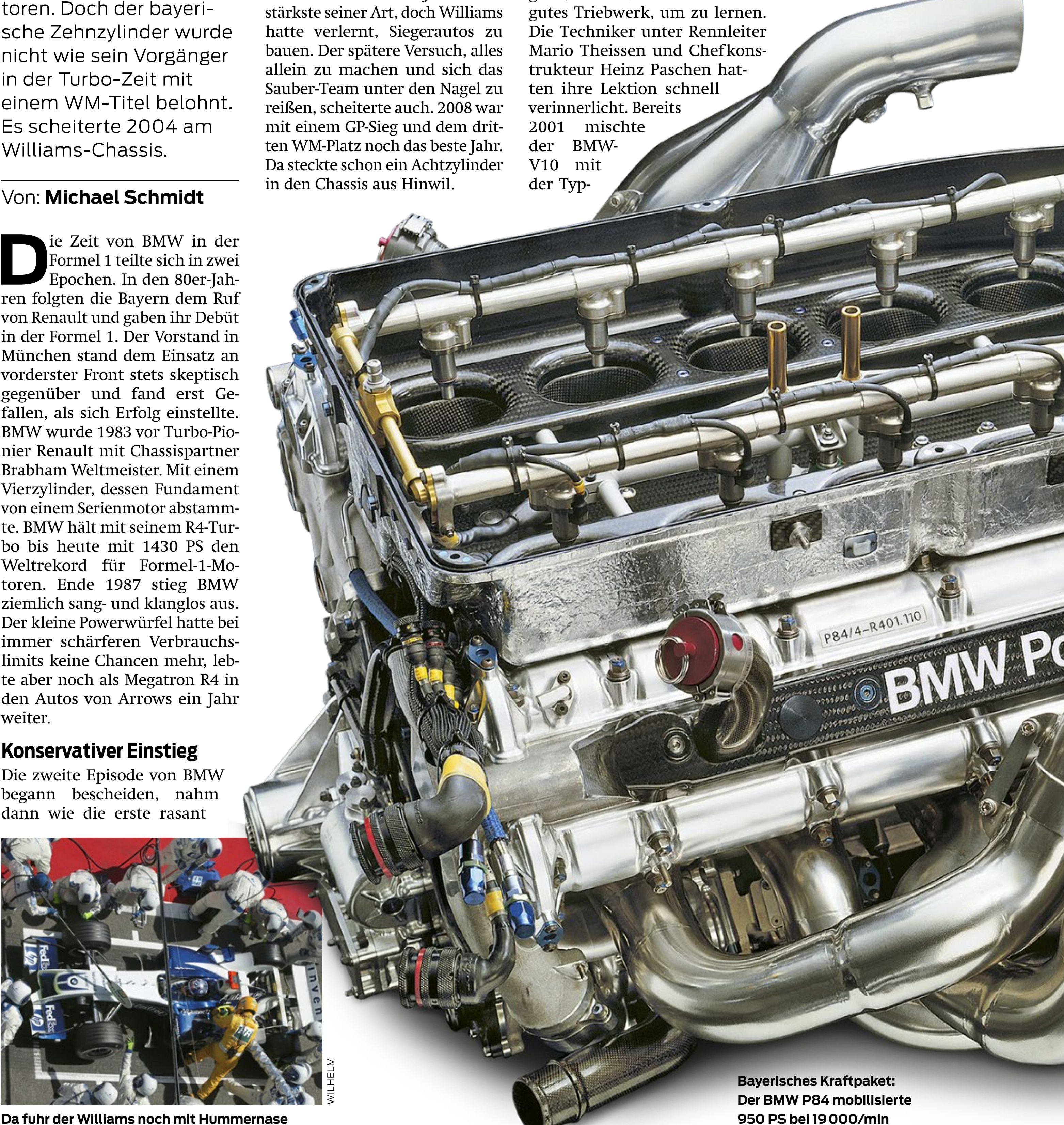
Von: **Michael Schmidt**

Die Zeit von BMW in der Formel 1 teilte sich in zwei Epochen. In den 80er-Jahren folgten die Bayern dem Ruf von Renault und gaben ihr Debüt in der Formel 1. Der Vorstand in München stand dem Einsatz an vorderster Front stets skeptisch gegenüber und fand erst Gefallen, als sich Erfolg einstellte. BMW wurde 1983 vor Turbo-Pionier Renault mit Chassispartner Brabham Weltmeister. Mit einem Vierzylinder, dessen Fundament von einem Serienmotor abstammte. BMW hält mit seinem R4-Turbo bis heute mit 1430 PS den Weltrekord für Formel-1-Motoren. Ende 1987 stieg BMW ziemlich sang- und klanglos aus. Der kleine Powerwürfel hatte bei immer schärferen Verbrauchslimits keine Chancen mehr, lebte aber noch als Megatron R4 in den Autos von Arrows ein Jahr weiter.

Konservativer Einstieg

Die zweite Episode von BMW begann bescheiden, nahm dann wie die erste rasant Fahrt auf, um nach dem Höhepunkt 2003 an Dynamik zu verlieren. Der Motor aus München war wie in den 80er-Jahren der stärkste seiner Art, doch Williams hatte verlernt, Siegerautos zu bauen. Der spätere Versuch, alles allein zu machen und sich das Sauber-Team unter den Nagel zu reißen, scheiterte auch. 2008 war mit einem GP-Sieg und dem dritten WM-Platz noch das beste Jahr. Da steckte schon ein Achtzylinder in den Chassis aus Hinwil.

In die V10-Ära stieg BMW mit einem konservativen Ansatz ein. Der E41-Motor von 2000 war groß, schwer, aber robust. Ein gutes Triebwerk, um zu lernen. Die Techniker unter Rennleiter Mario Theissen und Chefkonstrukteur Heinz Paschen hatten ihre Lektion schnell verinnerlicht. Bereits 2001 mischte der BMW-V10 mit der Typbezeichnung P80 in der Topklasse der Motoren mit. Ab dem P82 von 2002 war das bayerische Kraftpaket der stärkste Motor der Szene, wobei die Triebwerke immer kompakter wurden und immer mehr Gewicht verloren. Die Leistung stieg von 810 PS des E41 auf 895 PS mit dem P82. Das Gewicht fiel von 117 auf 86 Kilogramm. Die Länge schrumpfte von



Bayerisches Kraftpaket: Der BMW P84 mobilisierte 950 PS bei 19 000/min

Da fuhr der Williams noch mit Hummernase

620 auf 587 Millimeter. Der Schwerpunkt des Zehnzylinders sank von 167 auf 125 Millimeter. Die Maximaldrehzahl von 19 000/min war in diesen Tagen ein Wert, an dem sich alle anderen die Zähne ausbissen.

Immer leichter und stärker

BMW erreichte die Gewichtsabnahme und Verkleinerung des Motors hauptsächlich durch ein revolutionäres Kühlsystem, durch geringere Zylinderabstände, leichtere Pleuel und einen optimierten Stirnradantrieb zwischen Nockenwelle und Kurbelwelle. Neue Gussprozesse in der eigenen Gießerei in Landshut reduzierten die Wandstärken auf zwei Millimeter.

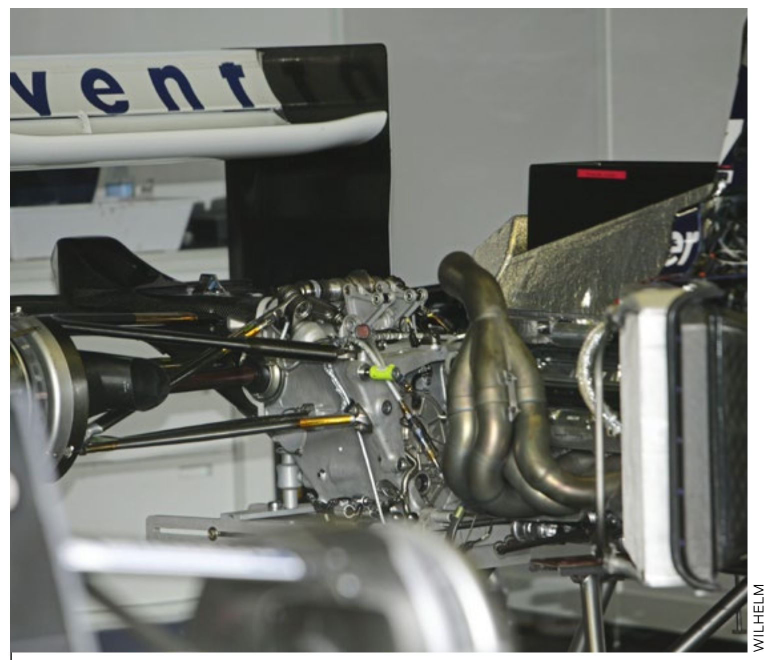
Bis 2002 durften sich die Motoreningenieure praktisch ohne Limits austoben. Jeden Tag kamen frische Triebwerke in die Autos. Pro Jahr wurden bis zu 200 Einheiten gebaut. 2003 setzte die FIA dem ruinösen Treiben ein Ende. Ein Motor musste die Qualifikation und das Rennen bestreiten. 2004 zwangen die Regeln die Motorenbauer dazu, die Laufzeiten noch einmal zu verdoppeln. Jetzt musste ein Motor ein ganzes Wochenende abstrampeln. Die Versionen P83 und P84 wurden deshalb von der bekannten Größe P82 abgeleitet und an den neuralgischen Punkten verstärkt oder neu konstruiert. Trotzdem reduzierte BMW das Motorgewicht 2003 um weitere zwei Kilogramm. Und die Leistung stieg auf 940 PS.

Mit dem P84-Motor wurde zum Saisonbeginn die Leistung sicherheitshalber um 10 PS reduziert. Verstärkungen an den hoch belasteten Komponenten trieben das Gewicht auf 89 Kilogramm nach oben. Je mehr Erfahrung man mit Motoren im Rennbetrieb sammelte, umso mehr stieg die Leistung wieder an. Am Ende des Jahres klopfte BMW an der 950-PS-Marke an, die man auch mit dem P84/5 in der Folgesaison halten konnte, obwohl die Regeln nun eine Einsatzdauer von zwei GP-Wochenenden verlangten. Nachdem Williams-BMW 2003 die Hand nach dem WM-Titel ausstreckte, zeigte die Formkurve ein Jahr später wieder bergab. Williams fiel mit dem ungewöhnlichen Design des FW26 buchstäblich auf die Nase. Erst als eine konventionelle Frontpartie die Hummernase ablöste, fuhr das Auto wieder um Siege mit. Juan Pablo Montoya bescherte beim Saisonfinale 2004 in Brasilien der englisch-bayerischen Co-Produktion den letzten Sieg. ■



Zehn Zylinder unter Volllast auf dem Prüfstand

DIE TECHNIK



Bauart:	V10
Einbau:	längs
Hubraum:	2998 cm³
Turbolader:	–
Zylinderwinkel:	90°
Bohrung*Hub:	95,0 * 42,3 mm
Ventile:	40, 4 OHC, Pneumatik
Verdichtung:	13,8 : 1
Gewicht:	89 kg
Abmessungen:	579*535*326 mm
Leistung:	950 PS
Maximaldrehzahl:	19 000/min
Steuerung:	Stirnrad
Konstrukteur:	Heinz Paschen

DIE ERFOLGE



Debüt:	GP Australien 2004
Einsatzzeitraum:	2004
Teams:	Williams
GP-Starts:	18
WM-Punkte:	88
GP-Siege:	1

Flugeinlage



Eine Brücke über den Cumberland River ist das Wahrzeichen des neuen Stadtkurses. Pro Runde befuhren sie die Autos gleich zweimal

INDYCAR/CHRIS OWENS

Zahlreiche Zwischenfälle sorgten für ein chaotisches Debüt des neuen Stadtkurses in Nashville. Selbst der spätere Sieger Marcus Ericsson (Chip Ganassi Racing) blieb nicht verschont und hob nach einem Auffahrunfall in der vierten Runde sogar für Sekundenbruchteile ab. Der große Favorit Colton Herta (Andretti Autosport) scheiterte am Ende auf tragische Weise.

Von: **Philipp Körner**

Neun Safety-Car-Phasen, zweimal die rote Flagge und gleich zwei disqualifizierte Autos: Die Premiere des Nashville Street Circuit war auf vielen Ebenen denkwürdig. Mit Marcus Ericsson lieferte passenderweise der Sieger die verrückteste Geschichte eines zeitweise absurden Wochenendes – denn sein Rennen schien nach nicht einmal fünf Runden eigentlich schon beendet zu sein. Wenige Sekunden vor dem ersten Restart war der Schwede über das Heck des A.J.-Foyt-Chevrolet von Sébastien Bourdais aufgestiegen und verlor für kurze Zeit jeglichen Bodenkontakt. Obwohl Ericsson zuerst mit dem Heck aufsetzte und dann unsanft mit dem Unterboden auf den Asphalt schlug, brach nur der Frontflügel ab.

Dieser verhakte sich auf dem Weg zur Boxengasse dann so unglücklich, dass der Ganassi-Pilot einen weiteren Kontakt mit der Mauer in Kurve sechs hatte. Trotzdem reichte der Wechsel des Flügels für die Weiterfahrt. „Wir hatten Schäden an der vorderen rechten Aufhängung, am Unterboden und an einigen anderen Teilen. Ich konnte spüren, wie sich das Auto deswegen in den Linkskurven besser anfühlte als in den Rechtskurven", erklärte ein ungläubiger Ericsson die glimpflichen Folgen des Unfalls.

Herta dominiert zu Beginn

Während der Schwede noch seine Wunden leckte und eine Stop-and-Go-Strafe wegen des Unfalls aufgebrummt bekam, zeigte Andretti-Jungstar Colton Herta an der Spitze eine dominante Leistung auf der brandneuen Strecke. Der herausragende Pole-Mann des Vortages ließ sich von vier Unterbrechungen im ersten Renndrittel nicht beirren und

> „Colton so lange hinter mir zu halten, gehört zu den besten Leistungen meiner Karriere. Er ist bis ans Limit gegangen und hat alles für den Sieg gegeben."
>
> Marcus Ericsson

gewann einen Restart nach dem anderen auf beeindruckende Art und Weise: Seine Verfolger Alexander Rossi (Andretti Autosport) und Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) waren jeweils nach wenigen Kurven abgehängt.

In der 33. von insgesamt 80 Runden kam es dann zum ersten Wechsel an der Spitze. Colton Herta fiel nach seinem Stopp in der fünften Safety-Car-Phase hinter den plötzlich führenden Marcus Ericsson und die zwei Andretti-Kollegen Ryan Hunter-Reay und James Hinchcliffe zurück. Das Trio hatte von den zahlreichen Unterbrechungen profitiert und wählte eine stark abweichende Strategie.

Der 21-jährige Herta wütete daraufhin frustriert am Funk mit seinem Vater und Rennstrategen Bryan, doch die aberwitzige neue Reihenfolge entsprach der Realität. Das Rennen war im wahrsten Sinne auf den Kopf gestellt worden.

Alles oder nichts

Der sonst kalifornisch-entspannte Herta kämpfte sich nach dem Restart zwar schnell wieder auf Platz 2 vor, wurde aber kurz nach Rennhalbzeit wiederholt durch die blinkende Corvette C8 der Rennleitung eingebremst. Will Power (Team Penske) hatte mit Scott McLaughlin zum zweiten Mal einen Teamkollegen abgeschossen – eine Randnotiz, die nach normalen Rennen wahrscheinlich ganze Berichte füllen würde. Nachdem dann auch

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 11. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Álex Palou	401
2.	Scott Dixon	368
3.	Patricio O'Ward	362
4.	Josef Newgarden	335
5.	Marcus Ericsson	331
6.	Graham Rahal	286
7.	Simon Pagenaud	280
8.	Colton Herta	275
9.	Rinus VeeKay	263
10.	Takuma Sato	231

noch Wasser aus einer Suite auf die Strecke gelaufen war, zog sich die sechste Unterbrechung über neun Runden in die Länge.

Nach einem weiteren Unfall, der Alexander Rossi und Patricio O'Ward (McLaren SP) aus der Spitzengruppe nahm, fand immerhin das letzte Renndrittel endlich einen gewissen Rhythmus. Wie schon etliche Runden zuvor war Colton Herta zwar hinter die Fahrzeuge mit abweichender Strategie sowie auch noch Scott Dixon zurückgefallen. Doch auch dieses Mal eilte er in wenigen Runden an den Führenden Ericsson heran, der im aufkommenden Duell allerdings einen gewaltigen Nachteil hatte: Er musste Sprit sparen.

Glanztag für Ganassi

Trotzdem schaffte es der Schwede, zumindest auf einem ähnlichen Niveau zu fahren, und konnte in den Spiegeln beobachten, wie der heranrasende Herta immer aggressiver und verzweifelter wurde. Nach einem Beinahe-Einschlag zwölf Runden vor Ende hatte Herta sechs Umläufe später den Bogen jedoch endgültig überspannt, als er nach einem kleinen Verbremser in die Mauer der neunten Kurve krachte und sich so auf dramatische Weise selbst aus dem Rennen nahm.

Im Anschluss an die dadurch ausgelöste neunte SC-Phase samt einer kurzen Rot-Flaggen-Unterbrechung brachte Marcus Ericsson den Sieg bei fortgeschrittener Dämmerung ungefährdet nach Hause. Zweiter wurde Teamkollege Scott Dixon. Das Podium wurde vom Noch-Andretti-Fahrer James Hinchcliffe komplettiert, der sich nach einer schweren ersten Saisonhälfte über das hart erkämpfte Top-Ergebnis freute. Zur starken Mannschaftsleistung von Chip Ganassi Racing trug zudem der Meisterschaftsführende Álex Palou bei, der das Rennen auf Platz 7 beendete und sich von Titel-Kontrahenten wie O'Ward und Josef Newgarden (Team Penske) weiter distanziert. Frust hatte hingegen der vierte Ganassi-Pilot Jimmie Johnson, der nach unerlaubter Arbeit am Auto unter Rot disqualifiziert wurde. Die zweite Disqualifikation wurde an Dale-Coyne-Fahrer Cody Ware ausgesprochen, dessen Auto schlicht zu langsam war. Am Ende eines ereignisreich-absurden Tages resümierte Ericsson – punktbester Fahrer in den letzten Rennen: „Ich verstehe immer noch nicht, wie ich nach meiner Flugeinlage gewinnen konnte. In der IndyCar-Serie kann einfach alles passieren." ■



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Erst Glück, dann Können: Marcus Ericsson feierte seinen zweiten Sieg



INDYCAR/CHRIS OWENS

Bodenwellen und enge Passagen stellten die Fahrer vor Herausforderungen



INDYCAR/JOE SKIBINSKI

Colton Herta dominierte das Wochenende, flog aber im Schlussspurt ab

INDYCAR, NASHVILLE (TENNESSEE)

11. von 16 Rennen; Renndistanz: 80 Runden (173,6 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	2:18.49,8305 h
2.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 1,5596 s
3.	James Hinchcliffe	Andretti-Honda	+ 2,3918 s
4.	Ryan Hunter-Reay	Andretti-Honda	+ 2,8015 s
5.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 4,0833 s
6.	Ed Jones	Dale Coyne-Honda	+ 4,7715 s
7.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 5,5333 s
8.	Felix Rosenqvist	McLaren SP-Chevrolet	+ 5,9667 s
9.	Hélio Castroneves	Meyer Shank-Honda	+ 6,7874 s
10.	Josef Newgarden	Penske-Chevrolet	+ 7,5286 s



INDYCAR/WALT KUHN

Lauf 12: Indy-Rundkurs (14. August)

NACHRICHTEN

LUNDGAARD IN INDY

Der Formel-2-Fahrer und Alpine-Junior Christian Lundgaard gibt am kommenden Wochenende sein IndyCar-Debüt. Der 20-jährige Däne pilotiert auf der Rundkurs-Variante des Indianapolis Motor Speedway das dritte Auto von Rahal Letterman Lanigan Racing (RLL). Am 26. Juli testete der Zwölfte der aktuellen F2-Saison bereits mit dem Team im Barber Motorsports Park. Davide Brivio, Direktor des Alpine-F1-Rennstalls, freut sich für seinen Schützling: „Die IndyCar-Serie ist eine brillante, hart umkämpfte Serie. Ich bin mir sicher, dass Christian Spaß haben wird, und freue mich darauf, das Rennen zu sehen!"

PARETTA PAUSIERT

Nach einem ereignisreichen Indy 500 verzichtet Paretta Autosport auf weitere Renneinsätze in diesem Jahr. Das mit dem Ziel der Frauen-Förderung gegründete und von Roger Penske unterstützte Team musste das von Juncos Racing geleaste Auto wieder zurückgeben (vgl. Seite 14) und arbeitet aktuell an einem Teilzeit-Programm für die nächste Saison. Ob dann auch die Porsche-Werksfahrerin Simona de Silvestro wieder ins Lenkrad greifen wird, ist noch nicht bekannt.

GESTEN IN NASHVILLE

Die IndyCar-Szene gedachte am vergangenen Wochenende des Dirt-Track-Spezialisten Bryan Clauson, der vor fünf Jahren in Folge eines Rennunfalls verstarb. Zu Ehren des Organspenders und dreifachen Indy-500-Starters erhielt Pole-Setter Colton Herta die Bryan Clauson Pole Trophy. Außerdem richtete man Genesungswünsche an die schwer erkrankten Journalisten Bob Jenkins und Robin Miller aus. Bob Jenkins war über viele Jahre die Stimme und das Gesicht der IndyCar im Radio und Fernsehen. Robin Miller schrieb für diverse Medien – aktuell arbeitet er für das US-Magazin „Racer".



Am vergangenen Wochenende waren 27 Autos gemeldet. Ein Wert, der bald zum Standard werden könnte

MOTORSPORT IMAGES

Wechselstimmung

Der Boom der IndyCar-Serie hält weiter an. Neue Programme und ein sehr aktiver Fahrermarkt deuten auf ein großes Feld im kommenden Jahr hin. Im Mittelpunkt einer außergewöhnlichen Silly Season: Rookie Romain Grosjean.

Von: **Philipp Körner**

Zak Brown, CEO von McLaren Racing, war mit guten Nachrichten nach Nashville gereist. Neben einer Erhöhung des Team-Anteils auf nun mehrheitliche 75 Prozent kündigte der umtriebige Amerikaner an, den neuen IndyCar-Ableger weiter vergrößern zu wollen: „Wir planen, 2023 ein drittes Auto an den Start zu bringen – wenn wir die richtige Kombination finden, sogar schon 2022." Für die kommende Saison bestätigte das in Kooperation mit Schmidt Peterson Motorsports geführte Team zudem bereits die aktuellen Stamm-Piloten Patricio O'Ward und Felix Rosenqvist.

„Kleine" Teams rüsten auf

Was vor wenigen Jahren noch außergewöhnliche Nachrichten für die amerikanische Formelserie gewesen wären, war in diesem Sommer nur eine von vielen guten Meldungen. Unter anderem bestätigte Meyer Shank Racing, die Sieger-Mannschaft des diesjährigen Indy 500, 2022 zwei Vollzeit-Autos einzusetzen. Hélio Castroneves, immerhin schon 46 Jahre alt, wird die gesamte Saison für das Team aus Ohio bestreiten. Nach dem überraschenden Absprung des Briten Jack Harvey sucht Michael Shank aktuell nach einem zweiten Piloten.

Mit Juncos Racing kehrt noch in diesem Jahr ein Fanfavorit ins IndyCar-Fahrerlager zurück. Das Underdog-Team, das 2019 Alonso beim Indy 500 zum Verhängnis wurde, hat mit dem ehemaligen Williams-Teilhaber Brad Hollinger einen finanzstarken Partner gefunden und wird die letzten drei Saisonrennen in Portland, Laguna Seca und Long Beach bestreiten. Für das kommende Jahr plant man mit einem Vollzeit-Auto. Teamgründer Ricardo Juncos nannte im Zuge der Bekanntgabe die Übernahme der Serie durch Roger Penske und die wachsende Bedeutung des mittel- und südamerikanischen Marktes als wichtige Faktoren. Ohne die Pandemie hätte man sogar schon früher eine Rückkehr vorbereiten können.

Viele freie Plätze

Auch abseits der neu entstandenen Plätze herrscht momentan viel Bewegung auf dem Fahrermarkt. Bei allen drei Top-Teams gibt es freie Plätze, nicht mal Nashville-Sieger Marcus Ericsson war Anfang der Woche bestätigt. Für diese ungewöhnliche Situation gibt es gleich mehrere Gründe. Zum einen haben die Erfolge von Ericsson, Grosjean oder auch VeeKay in Europa beheimatete Fahrer wiederholt auf die IndyCar-Serie aufmerksam gemacht. Zuletzt fiel unter anderem der Name Nico Hülkenberg im Zusammenhang mit Ed Carpenter Racing. Zum anderen wächst auch in der heimischen IndyLights-Nachwuchsserie eine sowohl talentierte als auch finanzstarke Generation heran, die nachhaltig nach oben drängt. Recht untypisch für den Rennsport trifft so eine hohe Nachfrage auf ein steigendes Angebot.

Aber auch innerhalb der Serie gab es zuletzt viele Gerüchte zu Teamwechseln. Der bereits erwähnte Jack Harvey soll laut Informationen von „Racer" bei Rahal Letterman Lanigan Racing andocken. Noch-Rookie Romain Grosjean könnte nach seinen jüngsten Oval-Testläufen Vollzeit-Pilot bei Andretti Autosport werden. Der Franzose soll im Zuge dessen stärker an die Marke Honda gebunden werden. Die dadurch frei werdenden Piloten (z. B. Ryan Hunter-Reay) wären dann attraktive Verpflichtungen für junge und kleine Teams mit Ambitionen für die kommenden Jahre. Mit etwas Glück und dem richtigen Timing könnte die IndyCar damit schon in den nächsten zwei Saisons Feldergrößen wie zu Hochzeiten in den 1990er-Jahren erreichen. ■



INDYCAR/CHRIS JONES

Wieder zurück: Juncos Racing hat einen neuen Geldgeber gefunden



INDYCAR/JAMES BLACK

Im Aufbruch: McLaren Racing arbeitet am dritten Vollzeit-Auto



MOTOR SPORT aktuell
Alleskönner
50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!
JET Gutschein
in Höhe von €30
www.jet-tankstellen.de
JET
Schlauer ist das.
FÜR SIE ZUR WAHL
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302
€ 30 JET-Gutschein
· Bequem shoppen und tanken
· Gilt deutschlandweit in allen JET-Stationen
· Wert: 30,– €
Ohne Zuzahlung
1022
MANNESMANN Steckschlüsselsatz
• 130-teiliger Steckschlüsselsat
• Aus Chrom-Vanadium-Stahl
• Mit praktischem Tragekoffer
Zuzahlung: 1,– €*
1082
MANNESMANN



IMSA

Der Titelkampf in der DPi-Klasse ist eng. Whelen-Cadillac verkürzte in Road America den Rückstand

Die Titeljagd eröffnet

Der achte Lauf der IMSA-Serie in Road America gehört zu den Klassikern im US-Kalender: anspruchsvolle Strecke, viele Fans, wechselhaftes Wetter und ein Fahrbahnbelag, der die Teams vor Herausforderungen stellt. Das Whelen-Cadillac-Team und die WeatherTech-Porsche-Mannschaft meisterten die Anforderungen in den Topklassen am besten.

Von: **Marcus Schurig**

Felipe Nasr machte keine Umschweife: Nachdem er am Samstagmittag die Pole-Position für das auf 2:40 Stunden angesetzte IMSA-Rennen herausgefahren hatte, gab es gleich eine Ansage fürs Rennen: „Wir müssen hier gewinnen und wir werden hier gewinnen! Unser Ziel ist der Meistertitel, da muss ein Sieg her.“ 26 Stunden später stand der Brasilianer zusammen mit Landsmann und Teamkollege Luís Felipe Derani auf der obersten Stufe des Podests – Nasr hatte Wort gehalten. „Wir hatten ein gutes und problemloses Rennen, nur drei Mal wurde es eng.“ Das erste Mal gleich beim Start, als Nasr den Zweiten des Qualifyings, Ricky Taylor, in der ersten Kurve hart nach außen drängte. „Ich musste in Front bleiben, um die Strategie umsetzen zu können“, so Nasr. Das Manöver war auch eine Kampfansage an die Meisterschaftsführenden aus dem Team von Wayne Taylor (#10), Ricky Taylor und Filipe Albuquerque: Die Meisterschaft geht ins letzte Saisondrittel, die Messer werden gewetzt. Nur der Acura von Wayne Taylor (#10), der Cadillac von Nasr und Derani (#31) und der Mazda von Harry Tincknell und Oliver Jarvis (#55) haben noch realistische Titelchancen.

Undercut-Poker geht schief

Der zweite Knackpunkt für die Sieger war die Serie der zweiten Stopps: Das Meyer-Shank-Team (#60) mit Olivier Pla und Dane Cameron lag vor dem zweiten Stopp auf Platz 5, ohne Perspektive, nach vorne zu kommen. Also gambelte das Team und kam fünf Runden vor allen anderen DPi-Teams an die Box. Der Undercut war erfolgreich: Nachdem alle Gegner ihre Stopps absolviert hatten, lag Dane Cameron in Runde 38 mit fünf Sekunden Vorsprung in Front vor Whelen-Pilot Luís Felipe Derani. Die Gegner rechneten sofort mit spitzem Bleistift nach: Der Meyer-Shank-Acura braucht eine längere Gelbphase, um es mit einem weiteren Stopp bis ins Ziel zu schaffen.

> „Die ersten drei Teams in der DPi-Meisterschaft kommen von drei Herstellern und sind nur um 43 Punkte getrennt – besser geht es nicht!“
>
> Acura-Teamchef Wayne Taylor

Dass die Rechnung vermutlich eher nicht aufgehen würde, wurde beim letzten Stopp in Runde 52 klar: Cameron hatte zuvor 21 Runden in gut 40 Minuten absolviert – doch bei seinem Stopp waren noch 46 Minuten zu fahren. Wir lüften die Spannung schlagartig: Die Gelbphase kam nicht mehr, Cameron musste den Acura 3.30 Minuten vor Rennende an die Box steuern, um Sprit für die letzten zwei Runden nachzufüllen. Als er wieder auf die Piste zurückkam, war er Vierter – den Gamble hatte das Team Meyer Shank beim zweiten Stopp auf Platz 5 losgetreten.

Also einen Platz gewonnen? Pustekuchen! Denn eine Runde später musste Cameron auf Geheiß des Acura-Kommandostandes den in der Meisterschaft führenden Schwesterwagen von Filipe Albuquerque (#10) passieren lassen, damit lag Cameron wieder auf Platz fünf – also da, wo der Poker begonnen hatte.

Und wieso Filipe Albuquerque plötzlich so weit hinten lag? 23 Minuten vor Rennende hatte der Portugiese im WTR-Acura einen schleichenden Plattfuß hinten links. „Wir wissen noch nicht, was den Schaden ausgelöst hat“, so Teamchef Wayne Taylor. „Der Schaden kam aber zur Unzeit: wir lagen auf Platz 3, wir wussten, dass der Acura von Meyer Shank noch mal reinkommen muss. Und vor allen Dingen hatten wir einen Plan fürs Finale, denn wir hatten Benzin gespart, um am Ende noch mal eine Atta-

cke auf das Whelen-Auto von Derani zu reiten.“ Damit haben wir dem Konkurrenten die Erklärung des dritten Knackpunkts im Rennen der Sieger überlassen. „Stimmt aber nur zum Teil“, sagt Derani. „Wir mussten am Ende Benzin sparen, aber es ist in Road America nahezu unmöglich, ein anderes DPi-Auto zu überholen. Man hat ja im Rennen gesehen, dass es kaum Positionsverschiebungen oder Überholmanöver in der DPi-Klasse gegeben hat.“

Durch den Reifenschaden bei Albuquerque und Taylor und deren Rückfall auf Platz 5, aus dem dann dank der Schützenhilfe der Markenkollegen Platz 4 wurde, konnten sich die Sieger von Road America, Felipe Derani und Felipe Nasr, bis auf 41 Punkte an die Meisterschaftsführenden heranrobben. „Die Top-3-Teams in der DPi-Meisterschaft repräsentieren drei Marken und sind nach acht Rennen gerade mal um 43 Punkte voneinander getrennt“, sagt Teamchef Wayne Taylor. „Besser geht es nicht, die Ausgeglichenheit des Championats ist wirklich herausragend!“

„Die Nummer bleibt vermutlich bis zum letzten Rennen offen“, hofft Derani. „Nach zwei DPi-Titeln für Acura wollen wir 2021 die Meisterschaft unbedingt für Cadillac zurückholen.“ Hoffentlich hat Derani da nicht die Rechnung ohne den Wirt gemacht – denn kaum jemand hat das Mazda-Team Multimatic so richtig auf dem Schirm. Harry Tincknell und Oliver Jarvis haben 2021 zwar nur ein Rennen in Watkins Glen gewonnen, aber sie hamstern Punkte wie das sprichwörtliche Eichhörnchen.

Von der Ente zum Schwan

Die um diese Jahreszeit in Wisconsin üblichen Wettereskapaden mit Blitz, Donner und Regen hatten den Briten im nassen Qualifying Platz 3 beschert. „Aber im Trockenen fehlten uns anderthalb Sekunden – hoffentlich regnet es im Rennen“, so Multimatic-Sportchef Larry Holt. Die Regengötter hatten ein Einsehen – erst eine Stunde nach dem Rennen sollte es wieder regnen.

Und die Multimatic-Ingenieure hatten es geschafft, die lahme Mazda-DPi-Ente in einen fliegenden Schwan zu verwandeln: „Wir haben alles auf den Kopf gestellt – und es hat funktioniert“,

> „Man kann in Road America nicht wirklich gut überholen, aber das ist auch der einzige Nachteil der wunderschönen Rennstrecke in Wisconsin.“
>
> Mazda-Pilot Oliver Jarvis

sagte Oliver Jarvis nach dem zweiten Platz im Rennen. „Natürlich haben wir vom Rückfall des WTR-Acura profitiert, aber wir konnten das ganze Rennen über in Schlagdistanz zu den Topautos von Cadillac und Acura bleiben. Man kann in Road America nicht wirklich überholen – aber das ist auch der einzige Nachteil dieser wunderschönen Strecke.“

Nur Mazda hat in der DPi-Ära noch keinen Titel geholt, aber Jarvis und Tincknell wollen das ändern: „Wir wollen Mazda zum Abschied aus der DPi-Klasse 2021 endlich den Titel bescheren.“ Jarvis und Tincknell liegen mit 43 Punkten Rückstand auf Platz 3 in der Meisterschaft, und sogar in der Teamwertung hat man intakte Titelchancen, obwohl Multimatic 2021 nur ein Auto einsetzt. „Das ist immer ein Nachteil, denn wir sind bei der Setup-Arbeit auf uns allein gestellt, die anderen DPi-Hersteller können auf Teamebene die Daten zusammenwerfen und kommen so schneller zu guten Lösungen“, erklärt Oliver Jarvis.

Porsche-Sieg in der GTLM

Für das WeatherTech-Team geht es 2021 nicht um Titel, sondern darum, den Favoriten Corvette in der GTLM-Klasse zu ärgern. Das gelang dem Team von Christian Ried, der mit seiner Mannschaft Proton Competition auch in der Sportwagen-WM antritt, in Road America bereits zum zweiten Mal. Schon beim 12h-Klassiker in Sebring siegte die Crew um Privatfahrer Cooper MacNeil, dessen Vater der Gründer der WeatherTech-Gruppe ist.

Der Ami schaffte mithilfe von Porsche-Werksfahrer Matt Campbell in Road America zum zweiten Mal das Kunststück, den Corvette-Profis eine lange Nase zu drehen. Dabei spielte ▷



IMSA

Felipe-Doppel: Nasr und Derani holten den zweiten Gesamtsieg in Folge

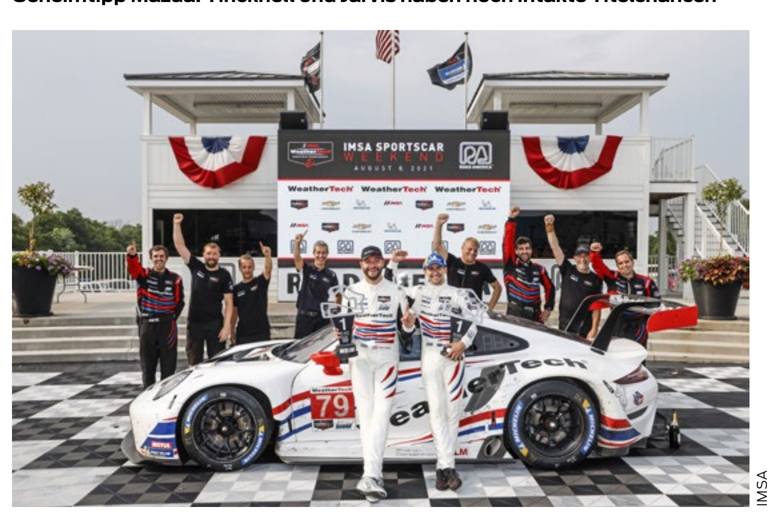


IMSA

Geheimtipp Mazda: Tincknell und Jarvis haben noch intakte Titelchancen


IMSA

Der Wayne-Taylor-Acura kam in Road America nur auf Platz 4 ins Ziel



IMSA

Das Porsche-Duo MacNeil und Campbell duschte das Corvette-Team ab



Volle Hütte: Abstand? Masken? Negativ! In Road America war alles so wie früher mal

IMSA

die tadellose Performance von Fahrern und Team ebenso eine Rolle wie die offensichtlichen Strategiefehler auf der Seite von Corvette Racing.

Und das kam so: Porsche setzte von Beginn an auf Spritsparen und auf maximale Effizienz. Den ersten Stopp spulte man in der ersten Gelbphase nach 30 Minuten ab, wo auch Cooper MacNeil den Platz freimachte für Matt Campbell. Der zweite Stopp wurde exakt zum Start der letzten Rennstunde getimed, nur der 911 RSR von MacNeil und Campbell absolvierte die Renndistanz mit zwei Boxenstopps.

Was hat Corvette geritten?

Da lag Campbell schon auf Platz 2, weil sich die schnellere Corvette von Nick Tandy und Tommy Milner (#4) eine Durchfahrtsstrafe eingefangen hatte. Außerdem kam das Corvette-Duo 23 Minuten vor Schluss zum Splash an die Box, was es hoffnungslos zurückwarf. Bei Corvette konnte niemand erklären, was die Strategen geritten hat, denn Nummer 4 kam zu Beginn der letzten Stunde nur eine Runde vor Porsche an die Box …

Die von der Pole gestartete Corvette von Antonio García und Jordan Taylor hatte die Böcke schon zuvor geschossen: Mit den harten Reifen war man deutlich langsamer als Tandy im Schwesterwagen mit den Mediums, am Ende ging die Performance so weit in den Keller, dass man den zweiten Stopp vorzeitig absolvieren musste. Da waren aber noch 75 Minuten zu fahren, was einen dritten Stopp in der letzten Rennstunde zur Folge hatte. Mit so vielen Fehlern kann man nicht gewinnen, zumal Porsche alle Trümpfe gekonnt ausspielte: Die konsequente Spritsparstrategie war anspruchsvoll und forderte den Piloten eine hohe Disziplin ab. „Das war teilweise schon sehr hart, aber wir mussten ruhig bleiben und tun, was nötig war“, so Campbell nach dem Rennen.

Dazu half es, dass Porsche beim Reifenverschleiß deutlich besser unterwegs war als Corvette, die in Road America regelmäßig ihre liebe Not mit den Michelin-Pneus haben.

Der gute Reifenverschleiß und ein fehlerfreies Rennen bescherte Porsche übrigens auch in der GTD-Klasse einen deutlichen Sieg: Laurens Vanthoor und Zach Robichon (#9) hatten in ihrem Porsche 911 GT3 R von Pfaff Motorport nach 2:40 Rennstunden 11 Sekunden Vorsprung auf den BMW von Turner Motorsport (#96) mit Bill Auberlen und Rob Foley. Platz 3 ging an den Wright-Motorsport-Porsche von Trent Hindman und Patrick Long (#16). Und wie in der GTLM-Topklasse scheiterten die Porsche-Konkurrenten von Lexus, Acura und Honda allesamt am Thema Reifenverschleiß.

Wie hatte ein Renningenieur nach der zweiten Trainings-Session so schön gesagt: „Der Belag in Road America ist ein bösartig polierter Mist!“ ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ACHTER IMSA-SAISONLAUF: ROAD AMERICA, WISCONSIN (USA)

Länge der Strecke: 6,514 Kilometer; **Renndistanz:** 76 Runden = 495,064 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Felipe Nasr, DPi-Cadillac (#31): 2.07,919 min; **Pole-Position GTLM:** Jordan Taylor, Corvette C8.R (#3): 2.20,979 min; **Pole-Position GTD:** Aaron Telitz, Lexus RC F (#14): 2.07,195 min: **Schnellste Rennrunde DPi:** Dane Cameron (#60): 1.51,706 min; **Schnellste Rennrunde GTLM:** Nick Tandy (#4) 2.02,281 min; **Schnellste Rennrunde GTD:** Mario Farnbacher (#76) 2.08,018 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPi	#31	Nasr/Derani	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	2:40.24,362 h
2.	DPi	#55	Jarvis/Tincknell	Multimatic-Mazda-DPi	+1,594 s
3.	DPi	#01	Magnussen/van der Zande	Chip Ganassi Racing-Cadillac-DPi	+5,770 s
4.	DPi	#10	Albuquerque/Taylor	Wayne Taylor Racing-Acura-DPi	+46,781 s
5.	DPi	#60	Cameron/Pla	Meyer Shank-Acura-DPi	+49,018 s
6.	DPi	#5	Vautier/Duval	Mustang Sampling-Cadillac-DPi	+1.53,142 min
7.	LMP2	#18	Merriman/Dalziel	Era Motorsport-Oreca LMP2	+1 Runde
8.	LMP2	#8	Farano/Aubry	Tower Motorsport-Oreca LMP2	+1 Runde
9.	LMP2	#52	Keating/Jensen	PR1 Mathiasen-Oreca LMP2	+1 Runde
10.	LMP2	#11	Thomas/Nunez	Win Autosport-Oreca LMP2	+2 Runden
11.	LMP3	#54	Bennett/Brown	Core Autosport-Ligier JS P320	+3 Runden
12.	GTLM	#79	MacNeil/Campbell	WeatherTech-Porsche 911 RSR - 19	+3 Runden
13.	LMP3	#38	Goldburg/Lindh	Performance Tech Motorsport-Ligier JS P320	+3 Runden
14.	GTLM	#3	García/Taylor	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+3 Runden
15.	LMP3	#74	Fraga/Robinson	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+4 Runden
16.	LMP3	#91	Cox/Murry	Riley Motorsport-Ligier JS P320	+4 Runden
17.	GTLM	#4	Tandy/Milner	Pratt & Miller-Corvette C8.R	+4 Runden
18.	LMP3	#36	Andretti/Askew	Andretti Autosport-Ligier JS P320	+4 Runden
19.	LMP3	#61	Pabst/Kasemets	Wulver Racing-Ligier JS P320	+5 Runden
20.	GTD	#9	Robichon/Vanthoor	Pfaff Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+7 Runden

Sportwagen-WM (WEC) / Le Mans: Diskussionen um die Zukunft der GT-Klasse

Le Mans ohne Werks-GT?

Offiziell hat die Sportwagen-WM die Zukunft ihrer GT-Kategorie noch nicht geklärt. Ein Vorschlag sieht vor, die GTE-Pro-Klasse Ende 2022 auslaufen zu lassen, 2024 soll alles auf GT3 umgeswitcht werden. Dabei könnte die reine Pro-Klasse entfallen, womit in der neuen GT-Klasse nur noch Kundenteams mit Pro-Am-Fahrerpaarungen erlaubt wären.

Von: **Marcus Schurig**

Diese Pläne werden offenbar von Ferrari und Porsche unterstützt, ebenso von GT-Promoter Stéphane Ratel, auch wenn der keinen direkten Einfluss auf die Regelgestaltung hat. Das Argument: Die Topklasse aus LMH (Hypercars) und den amerikanischen LMDh-Wagen soll für Werkseinsätze reserviert bleiben, der GT-Sport soll nach dem Kundensportprinzip auf der Basis der GT3-Klasse aufgesetzt werden. Weil in der Topklasse bis zu elf Hersteller erwartet werden, steht die Zukunft der LMP2-Klasse, wo auch viele wohlhabende Amateurrennfahrer antreten, unter Druck. Um das Tor nach Le Mans offenzuhalten, pushen einige Hersteller für eine Pro-Am-GT3-Klasse. Gleichzeitig liegt der Vorschlag auf dem Tisch, nur jenen GT3-Herstellern einen Platz im GT-Feld zuzugestehen, die auch in der Top-Prototypenklasse antreten (siehe Kommentar Seite 3).

Mittlerweile hat sich aber auch Widerstand formiert. Viele GT3-Hersteller im IMSA-Fahrerlager in Road America bevorzugen eine Lösung nach US-Vorbild, wo das GT3-Feld ab 2022 in eine Pro- und eine Pro-Am-Klasse gesplittet wird. Vorteil: Man eliminiert die Pro-Klasse nicht, sondern lässt den Markt über die Zukunft entscheiden, weil viele Hersteller in der GT3-Klasse Produktwerbung betreiben wollen – ohne Kompromisse bei Fahrer- und Teamqualität. Die Befürworter einer Pro-Klasse wollen die Tradition im Werks-GT-Sport aufrechterhalten, die sonst der neuen Topklasse geopfert wird.



MOTORSPORT-IMAGES

Porsche und Ferrari pushen für eine Pro-Am-Lösung für Le Mans und die WEC

Zur Debatte steht übrigens auch eine GT3-Plus-Klasse mit mehr Leistung und speziellen Reifen, die offenbar vom ACO als Alternative für GT-Werksengagements erwogen wird. Ursprünglich war geplant, dass der ACO bei seiner Pressekonferenz in Le Mans einen Fahrplan für die GT-Zukunft vorlegt – doch viele Hersteller verlangen nun einen Aufschub. ■

IMSA-Meisterschaft

IMSA: Kalender und Feintuning

IMSA-Präsident John Doonan hat auf der jährlichen Pressekonferenz im Rahmen des Rennens in Road America die Eckpunkte für die kommende Saison sowie Details der Zukunftsplanung vorgestellt.

Von: **Marcus Schurig**

Für 2022 steht der IMSA-Serie ein Übergangsjahr in der Prototypenklasse bevor, denn die neuen LMDh-Wagen debütieren erst im Januar 2023 in Daytona. Die IMSA moderiert den Übergang geschickt: Im ersten LMDh-Jahr wird die Anzahl der Kundenwagen limitiert, da bis zu sechs Hersteller in der neuen Topklasse fahren. Die LMP3-Klasse wird vermutlich 2023 verschwinden, das Schicksal der LMP2-Wagen ist offen, auch wenn viel dafür spricht, dass sie mittelfristig entfällt. Im GT-Sport fährt die IMSA zweigleisig: Das GT3-Feld wird in eine Pro- und Pro-Am-Klasse aufgeteilt, technisch soll es keine Unterschiede geben: BOP, Reifen und Nachtankzeiten sind identisch, womit Pro-Am-Teams theoretisch um den GT-Gesamtsieg fahren können.

Beim Kalender für 2022 gab es keine Überraschungen: Es bleibt bei zwölf Rennen, der Lauf in Mosport (Kanada) kehrt in den IMSA-Kalender zurück, bei den Terminen gibt es kaum Verschiebungen. „Wir wollen 2022 zu der alten Normalität vor Ausbruch der Coronapandemie zurückkehren", so IMSA-Boss John Doonan. Erst ab 2023 könnte es Änderungen geben, zum Beispiel ein neues Rennen auf dem Indianapolis Motor Speedway. ■

IMSA-Meisterschaft

IMSA-News aus Road America

In der IMSA-Szene ist viel Bewegung: Einige Topfahrer aus der DPi-Topklasse haben offenbar bei neuen Herstellern angedockt. Die Frage möglicher Audi-Einsatzteams ist völlig offen. Und das Interesse an der GTD-Pro-Klasse ist offenbar nicht zu unterschätzen.

Von: **Marcus Schurig**

Die größte Bewegung gibt es naturgemäß auf dem Fahrermarkt, denn mit Acura, Audi, Porsche, BMW und GM sind fünf Hersteller fix. In Road America sickerte durch, dass Felipe Nasr und Dane Cameron offenbar Verträge mit Herstellern aus der neuen LMDh-Topklasse unterzeichnet haben. Beide Piloten standen wohl auch auf der Wunschliste von Porsche, Felipe Derani wird offenbar bei GM bleiben, ungeklärt ist die Zukunft von Earl Bamber (Porsche) und Nick Tandy (Corvette). Die Gerüchte, dass Audi nicht mit einem Werksteam in die IMSA-Serie kommt, scheinen sich zu bestätigen: Selbst IMSA-Insider gehen nicht davon aus, dass Audi 2023 die volle Saison bestreitet.

IMSA-Präsident John Doonan ist zuversichtlich, dass die neue GTD-Pro-Klasse 2022 guten Zuspruch finden wird. Angeblich sind Profi-Teams von Corvette, Acura, Lexus, Lamborghini und Porsche im Bereich des Möglichen. Die für Le Mans geplante Verkündung des GM-Engagements (LMDh und GT3) wird offenbar abermals verschoben. Der Grund ist die ungeklärte Zukunft der GT-Werksklasse in Le Mans. ■



Eine baldige Testfahrt im Hybrid-Prototypen soll bei der Entscheidungsfindung helfen

ROESELER

Rallye-WM

Warten auf Ogier

Noch stehen fünf Saisonläufe auf dem WM-Programm, doch die Teams blicken längst nach vorne. Deshalb hofft man bei Toyota, dass sich Sébastien Ogier demnächst zu seinen Plänen für 2022 äußert.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach der Ypern-Rallye in Belgien gastieren die WM-Asse noch in Griechenland, Finnland, Spanien und Japan – in allen vier Ländern stand Sébastien Ogier schon auf dem obersten Podiumsplatz.

Seit dem Jahr 2008 hat der Franzose 163 WM-Läufe bestritten und dabei insgesamt 53 Siege gefeiert. Besser noch: Nach vier Saisonerfolgen ist der 37-Jährige auf dem besten Weg, seinen achten WM-Titel einzufahren.

Um so schwerer fällt es Ogier, sich festzulegen. Immerhin: „Dies ist meine letzte volle Saison. Künftig will ich mich mehr auf meine Familie konzentrieren. Zudem wäre Le Mans noch ein Traum von mir. Ich kann mir aber gut vorstellen, noch die eine oder andere Rallye zu fahren, allen voran die Monte.“

Verständlich, durch die neuen Rally1-Hybridautos sind die Karten beim Saisonauftakt 2022 neu verteilt, der Toyota-Pilot noch im Flow und seine Chancen riesig, den ersten WM-Sieg der nächsten WM-Ära zu feiern. Ogier weiß: „Je länger die Pausen, je schwieriger wird es werden, ganz vorne mitzufahren, auch wenn ich als Gastfahrer von einer besseren Startposition profitiere.“ Mindestens ebenso wichtig: „Wenn ich irgendwo starte, will ich auch eine echte Chance auf den Sieg haben und möglichst wenig von Unwägbarkeiten abhängig sein, die ich nicht beeinflussen kann.“

Damit scheinen nicht nur Hardcore-Ritte wie Sardinien oder Kenia raus, sondern im späteren Saisonverlauf auch ultraschnelle Rallyes wie Estland und Finnland, die eine umfangreiche Vorbereitung erfordern. Auch deshalb soll sein designierter Nachfolger schnellstens im neuen Yaris Rally1 Platz nehmen. Die besten Karten hat der vertragslose Esapekka Lappi. Fraglich nur, ob man bis Anfang Oktober warten kann, um beim Heimspiel in Finnland die neue Personalie offiziell zu machen. ■

WM-Gaststarter Fabian Kreim

Ohne Test nach Ypern

Fabian Kreim kehrt in Belgien auf die WM-Bühne zurück. Die Krux: Der dreimalige Deutsche Meister geht bei der Ypern-Rallye ohne einen Test an den Start.

Bei seinem sechsten und bisher letzten WM-Auftritt in Deutschland 2019 siegte Fabian Kreim in der WRC2 und ließ dabei unter anderem auch Kalle Rovanperä hinter sich. Zwei Jahre später will der 28-Jährige die deutschen Fahnen beim WM-Lauf in Belgien hochhalten. Eine echte Herausforderung, liegt sein einziger Start in Ypern doch sieben Jahre zurück.

Ebenso wichtig: Kreim war mit seinem VW Polo, abgesehen von einer Asphalt-Rallye in Dänemark Anfang Juni, über ein Jahr nicht mehr auf Festbelägen unterwegs. Dem nicht genug, ist ohne WRC3-Nennung auch der offizielle Montags-Test tabu. „Deshalb müssen wir beim Shakedown ein Setup erarbeiten und uns von Meter zu Meter steigern“, sagt der Deutsche und verzichtet wohlweislich auf eine Kampfansage. ■ RK

ADAC Opel e-Rally Cup – Holsten-Rallye

Augen zu für den Sieger

Auch den zweiten Lauf zum vollelektrischen Opel-Cup gewann Laurent Pellier – trotz offensichtlichem Regelverstoß.

Nach 70 Wertungskilometern der Holsten-Rallye lagen mit Laurent Pellier und Luca Waldherr jene Fahrer vorne, die schon beim Saisonauftakt des ADAC Opel e-Rally Cups jubeln durften. Kurios: Der Franzose soll sich in einem Rundkurs vertan haben und, nachdem er seinen Fauxpas erkannte, einige Meter entgegen der Fahrtrichtung gefahren sein (WP 2), was von den Offiziellen statt der üblichen Disqualifikation nur mit einer Verwarnung sanktioniert wurde.

So konnte Pellier von Rang 5 wieder nach vorne stürmen und im Schlussspurt auch noch am souverän führenden Luca Waldherr vorbeiziehen, weil der Österreicher auf den letzten Kilometern im Sparmodus über die Prüfungen stromerte. Dritter wurde der Niederländer Timo van der Marel. Nächster Lauf: Ende August beim tschechischen EM-Lauf rund um Zlín. ■ RK



ERC

Tapfer: Fabian Kreim kann seinen Polo erst im Shakedown abstimmen



OPEL

Glück des Tüchtigen: Trotz Regelverstoß darf Sieger Pellier erneut feiern



Neue Erfahrung für die WM-Asse: Das extreme Kurvenschneiden in Ypern

BARUFALDI

Neue Grabenkämpfe

Zum ersten und wohl einzigen Mal werden die weltbesten Rallyepiloten auf den ganz speziellen Strecken rund um das belgische Ypern um WM-Punkte kämpfen. Nirgends sind die Straßengräben tiefer, nirgends werden die Kurven extremer geschnitten als in Flandern.

Von: **Reiner Kuhn**

Nachdem im Vorjahr der kurzfristig auf die Beine gestellte WM-Lauf aufgrund der in Belgien weiter grassierenden Corona-Pandemie am Ende doch abgesagt werden musste, richten die Belgier nun als 35. Nation eine WM-Rallye aus. Als Basis dient die 1965 erstmals ausgetragene Ypern-Rallye in Flandern, einer der bekanntesten Asphalt-Ritte in Europa.

Nirgends werden Kurven extremer geschnitten als auf den zumeist von tiefen Entwässerungsgräben flankierten Asphaltwegen in den Ackerlandschaften Flanderns. Für die Hersteller Grund genug, erstmals seit dem Saisonauftakt alle Werksfahrer zu Testfahrten nach Belgien zu schicken, schließlich kennt der Großteil der WM-Elite den Klassiker nur vom Hörensagen. Bis auf Lokalheld Thierry Neuville und Craig Breen war zuvor keiner von ihnen in Ypern am Start.

Hyundai-Duo mit Erfahrung

Der Belgier gewann hier schon 2018 im World Rally Car, sein irischer Hyundai-Teamkollege 2019. Die Favoritenrolle wäre damit vergeben. Dass dies aber auch in die Hose gehen kann, zeigte sich zuletzt in Estland, als Vorjahressieger Ott Tänak sein Heimspiel versemmelte und Toyota-Junior Kalle Rovanperä triumphierte.

Doch Vorsicht: Im Frühjahr reiste der Finne als jüngster WM-Leader der Geschichte nach Kroatien und musste erleben, wie die Teamkollegen Sébastien Ogier und Elfyn Evans einen Doppelsieg feierten und die WM-Tabelle anführen. Für eine Überraschung könnte das M-Sport-Duo Gus Greensmith und Adrien Fourmaux sorgen. Letzterer landete bei seinem WRC-Asphaltdebüt in Kroatien auf Gesamtrang 5.



ROESELER

Topfavorit: Lokalheld Neuville

Die drei Tage führen über kompakte 949,49 Gesamtkilometer mit 20 Prüfungen und 295,78 WP-Kilometern. Die ersten beiden Tagesetappen finden in Westflandern statt, der Schluss-Spurt am Sonntag steigt dann 300 Kilometer weiter östlich auf der Rennstrecke von Spa-Francorchamps.

Die Spitze des 108 Teams zählenden WM-Feldes bilden zehn World Rally Cars. Von den 31 Teams in der zweiten Liga gehen fünf in der WRC2 an den Start, 19 in der für Privatfahrer reservierten WRC3. Dahinter folgen zudem sieben Sportcoupés, allesamt Alpine 110 des hier integrierten FIA R-GT Cups, sowie nur noch sechs WM-Junioren in ihren von M-Sport zentral eingesetzten Ford Fiesta Rally4. ■

WM-NACHRICHTEN

BARRITT MUSS PAUSIEREN

Toyota-Werksjunior Takamoto Katsuta geht in Belgien mit Beifahrer Keaton Williams an den Start. Der Brite ersetzt für einmal Stamm-Co Daniel Barritt, der sich auf Anraten der Ärzte nach seinen Halswirbelproblemen während der Rallye Estland weiter schonen und in Griechenland wieder dabei sein soll. Der 26-jährige Williams agiert in dieser Saison in der Rallye-EM neben dem Iren Josh McErlean. Er und Katsuta kennen sich von diversen Testfahrten, bei denen Williams schon im Yaris WRC Platz nahm.

WRC2: WELTPREMIERE DES NEUEN HYUNDAI RALLY2

Auch ohne die beiden Titel-Favoriten Mads Östberg und Andreas Mikkelsen brennt in der WRC2 die Luft. Die beiden Hyundai-Junioren Oliver Solberg und Jari Huttunen rücken erstmals im brandneuen Hyundai i20 Rally2 aus. Neben dem M-Sport-Duo Teemu Suninen und Tom Kristensson (Ford) will vor allem Nikolay Gryazin (VW) dagegenhalten. Letzterer landete beim Vorbereitungstest vergangene Woche auf dem Dach – für den Russen schon der fünfte Unfall in dieser Saison.

WRC3: 15 BELGIER JAGEN TABELLENFÜHRER ROSSEL

Neuer Rekord: 15 der 19 WRC3-Privatiers kommen aus Belgien und dürften die speziellen Bedingungen aus dem Effeff kennen. Wohl auch deshalb stellen sich neben Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën) nur „Pepe“ López (Skoda) und dem statt mit dem bei Katsuta aushelfendem Keaton Williams auf James Fulton hörenden Josh McErlean der einheimischen Elite, darunter die Landesmeister von 2017 (Vincent Verschuren, VW), 2018 (Kris Princen, Citroën), 2019 und 2020 (Adrian Fernemont, Skoda) sowie der aktuelle Tabellenführer, Ghislain de Mevius (Skoda). ■ RK

Aus der Deckung: In Finnland legt Vatanen den Grundstein für seinen WM-Titel

1000-Seen-Rallye 1981

Aris blaue Stunde

MCKLEIN

Im August 1981 schrieben Ari Vatanen und David Richards Rallyegeschichte: Ihr Gesamtsieg bei der 1000-Seen-Rallye war der 21. und letzte WM-Erfolg eines klassischen Escort-Hecktrieblers. Fords Wahrzeichen im Rallyesport behauptete sich 14 Jahre lang an der Weltspitze.

Von: **Dirk Johae**

Das Werk hatte den Escort RS längst in Rente geschickt. In Boreham entwickelten die Ingenieure bereits den neuen Escort-Sportler der damals aktuellen Baureihe Mk 3. Seit knapp zwei Jahren lag der Einsatz der Rallye-Escorts in den Händen des Teams von David Sutton. In der Nähe von London bereitete es die Autos vor, mit denen Ari Vatanen und Co. Jagd auf WM-Punkte machten. Die besondere Stärke der Escorts waren der mit rund 270 PS stärkste Vierzylinder in der WM-Elite, die Robustheit und Reife. Die wichtigste Veränderung 1981 war der Wechsel auf die Pirelli-Reifen.

Co-Pilot und Coach

Entscheidend für den letzten WM-Erfolg eines Escort-Hecktrieblers war aber die Entscheidung über den Beifahrer von Ari Vatanen. 1979 übernahm der Waliser David Richards den Platz neben dem wilden Finnen mit hoher Abflugquote. Wahrscheinlich hat kein anderer Fahrer so viele Rallye-Escorts aufgearbeitet wie Vatanen. Richards holte zunächst Sponsor Rothmans zu Ford und brachte dann Manieren ins Cockpit des finnischen Piloten. Der erste Erfolgsbeweis folgte 1980 bei einer der härtesten Rallyes im WM-Kalender: Vatanen und Richards gewannen die Akropolis-Rallye.

In der folgenden Saison, der Escort-Abschlusstournee, machte sich der Richards-Faktor richtig bezahlt. Vatanen wiederholte den Vorjahreserfolg in Griechenland und gewann in Brasilien. Dann folgte mit der Heim-Rallye in Finnland ein dicker Brocken. Mit Vierfachsieger Markku Alén im Fiat 131 Abarth und Hannu Mikkola im revolutionären Audi Quattro stellten sich gleich zwei starke Finnen in den Weg. Aber der technisch überlegene Audi laborierte an Motorproblemen, und die frühere Escort-Legende Mikkola wurde trotz 30 von 48 WP-Bestzeiten nur Dritter.

Vatanen vs. Alén

David Richards lenkte den Fokus auf den zweiten Gegner: „Unser einziges Problem bei dieser Rallye waren eigentlich Markku Alén und der Fiat“, analysierte Vatanens Beifahrer. Wie der Escort war auch der Fiat, mit dem im Vorjahr Walter Röhrl und Christian Geistdörfer Weltmeister geworden waren, ein klassisches Rallyeauto auf Basis einer Stufenhecklimousine mit Motor vorn und Antrieb hinten.

Aber das Manko lag ausgerechnet in der Kraft der Bella



MCKLEIN

1968: Podium beim Debüt in Sanremo



MCKLEIN

1970: Sieg bei der World-Cup-Rallye


MCKLEIN

1972: Mikkola/Palm gewinnen die Safari-Rallye

Macchina. Der Reihenvierzylinder war trotz des Abarth-Tunings 30 PS schwächer als der Ford. Alén hätte am liebsten eine Standleitung nach Turin gelegt, um gebetsmühlenartig wenigstens 20 PS mehr zu fordern. „Impossibile, da fliegt alles auseinander“, entgegnete Fiat-Techniker Giorgio Pianta. „Es geht auch so.“ Ging es nicht: In einer Kurve wollte Alén zu viel und legte den Fiat auf die Seite. Zwar fiel sein Auto wieder auf die Räder, warf aber die Windschutzscheibe ab. Im Blindflug bei Regen verlor er 19 Sekunden auf den da noch führenden Quattro von Mikkola und den zweiten Platz an Vatanen. Im Ziel lag der

> „Ich habe Ari immer wieder versucht klarzumachen, dass er mit Gewalt keine Rallye gewinnen kann. Bei der 1000-Seen hat er auf mich gehört.“
>
> David Richards

spektakuläre Vatanen 59 Sekunden vor seinem Landsmann. Im Gegensatz zu Alén hatte er es nicht mit der Brechstange versucht und seinen Escort sicher ins Ziel gebracht.

Die Richards-Kur hatte gewirkt: „Jetzt, bei der 1000-Seen, hat er wie auch in Griechenland auf mich gehört – und wir sind auf der Straße geblieben.“ Dank dieses Reifeprozesses wurden Vatanen und Richards zum perfekten Team für die späte Rallye-Karriere der zweiten Escort-Generation. Sie fuhren die letzten vier WM-Siege für die Ford-Hecktriebler ein. Mit dem Fahrertitel 1981 als Krönung bewies Vatanen seine Klasse. Zum zweiten Mal in drei Jahren gewann ein Escort-Fahrer die Weltmeisterschaft. 1979 hatte Björn Waldegaard mit seinen zwei Saisonsiegen den ersten Fahrertitel der Geschichte gesichert. Vizeweltmeister wurde sein Teamkollege Hannu Mikkola, sodass Ford zugleich die Marken-WM gewann. Mikkola, der im Februar 2021 verstarb, ist der international erfolgreichste Rallyepilot in der Escort-Historie. Schon in den Jahren vor der Einführung der Rallye-Weltmeisterschaft 1973 sorgte der Finne für beeindruckende Erfolge.

Gleich bei seiner Escort-Premiere 1968 ging es los: Als 26-jähriger Nachwuchsfahrer feierte er den Gesamtsieg bei der 1000-Seen-Rallye. Ab 1969 war ihm ein Stammplatz sicher. Im Jahr darauf gewann Mikkola zusammen mit seinem Copilot Gunnar Palm die World Cup Rallye von London nach Mexiko über die Distanz von 25 700 Kilometern.

Marathon-Einsatz

Diesem Erfolg, einem der bedeutendsten in der Escort-Rallye-Geschichte, widmete Ford noch 1970 das sportliche Modell Mexico mit einem 1,6-Liter-Vierzylinder mit Querstromkopf. Bei der Rallye selbst setzte das von Stuart Turner geleitete Team einen GT 1850 ein. Diese Escort-Variante kam allein aus Standfestigkeitsgründen zum Einsatz.

Für jeglichen Einsatz maßschneiderte Varianten waren ein Erfolgsgeheimnis des Teams von Stuart Turner. Robust und ohne technischen Schnickschnack konzipiert, bot die leichte Brot-und-Butter-Limousine eine perfekte Basis für den Sporteinsatz. Schon während der Entwicklung des Serien-Escorts entstand die Idee, einen Doppelnockenwellen-Motor von Lotus einzubauen. Der erste Rallye-Escort TC war kurz nach Markteinführung einsatzbereit. Ove Andersson und Beifahrer John Davenport wurden im März Dritte bei der Rallye Sanremo. Im April folgte beim Circuit of Ireland der erste Gesamtsieg durch Roger Clark/Jim


MCKLEIN

Escort-Kuscheln in Portugal 1980: Vatanens RS trifft Mikkolas

Porter, die auch die Tulpenrallye gewannen.

Nur ein Marken-WM-Titel

Mit Siegen in Griechenland, bei der österreichischen Alpenfahrt und der 1000-Seen-Rallye erhöhte der wegen seines Kühlergrills „Hundeknochen“ genannte Ford die Erfolgsquote. 1968 und 1969 hätte man zwei Marken-WM-Titel gefeiert, wenn es denn da schon eine Weltmeisterschaft gegeben hätte. So war man „nur“ Europameister geworden.

Bei allen glanzvollen Einzelerfolgen wie die Siege bei der Safari-Rallye 1972 von Mikkola/Palm (28 Minuten Vorsprung auf Zasada im Porsche 911) oder der erste WM-Sieg bei der 1000-Seen-Rallye von Mäkinen/Liddon 1973, musste das Team bis zum Jahr 1979 warten, als mit dem Mk2 endlich ein großer Titel nach Boreham ging.

Der Modellwechsel auf den Mk3 brachte den Karriereknick. Der heckgetriebene 1700T war im angebrochenen Allrad-Zeitalter trotz Turbo eine Totgeburt. Erst als RS Cosworth mit Allradantrieb erlebte der Escort 1993 in der Gruppe-A-Ära ein Revival. An den dauerhaften Erfolg des Hecktrieblers kam er nicht heran. ■

ESCORT-RALLYE-CHRONIK

1968 3. bei Premiere in Sanremo: Andersson/Davenport (Twin Cam)
1968 1. Circuit of Ireland: R. Clark/Porter (Twin Cam)
1970 1. London – Mexiko: Mikkola/Palm (GT 1850)
1972 1. Safari-Rallye: Mikkola/Palm (RS1600)
1973 1. WM-Sieg, 1000-Seen-Rallye, Mäkinen/Liddon (RS1600)
1975 1. WM-Sieg für Escort Mk2, RAC, Mäkinen/Liddon (RS1800)
1977 Zehnter WM-Sieg, RAC-Rallye: Waldegaard/Thorzelius (RS1800)
1979 WM-Titel Fahrer+Marken durch Waldegaard und Mikkola (RS1800)
1981 WM-Titel Fahrer durch Vatanen/Richards nach drei Saisonsiegen (RS1800)
1982 Entwicklung des S1700T mit Turbo und Heckantrieb auf Basis MK3, 1983 ohne WM-Einsatz beerdigt
1983 RS1600i mit Vorderradantrieb (Gruppe A)
1984 Vorstellung RS Turbo, Gruppe A (nur national)
1993 1. WM-Sieg für RS Cosworth, Portugal, Delecour/Grataloup, Vize-Weltmeister Fahrer+Marken
1997 Letzter WM-Sieg eines Escort: Indonesien durch Sainz/Moya (Escort WRC), Vizeweltmeister Marken
1998 Letzter WM-Einsatz eines Escort: 2. und 3. bei RAC-Rallye



MCKLEIN

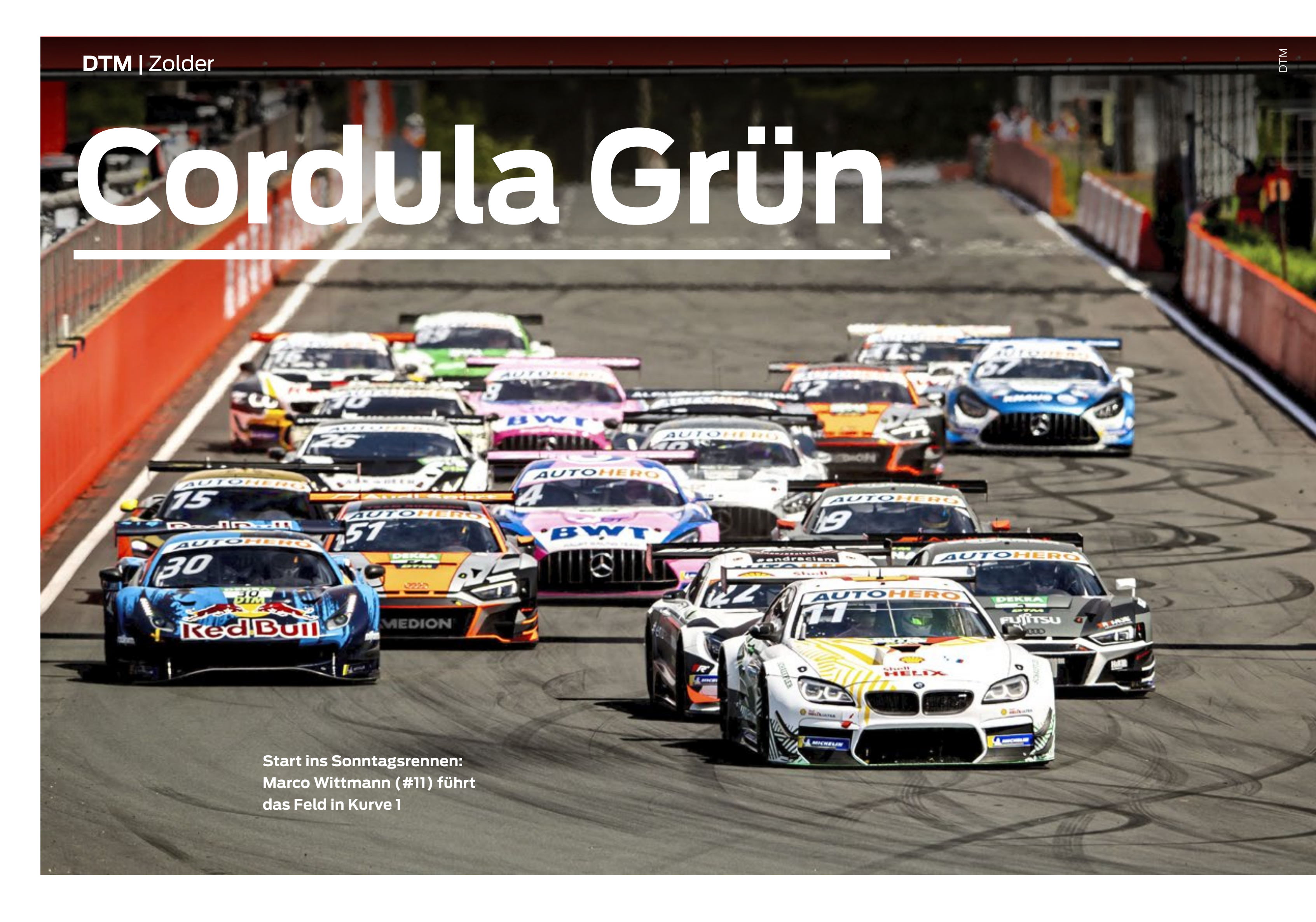
1973: Erster WM-Sieg in Finnland dank Mäkinen



MCKLEIN

1979: Marken-WM-Titel und Mikkola-Sieg im Finale

Cordula Grün



Start ins Sonntagsrennen: Marco Wittmann (#11) führt das Feld in Kurve 1

Marco Wittmann bescherte BMW im Sonntagsrennen von Zolder den ersten Sieg in der GT3-Ära. Kelvin van der Linde (Audi) gewann das Samstagsrennen und baute seine Tabellenführung aus, wurde am Sonntag aber Opfer eines Spielchens wie in der „alten" DTM.

Von: **Michael Bräutigam**

Kennen Sie „Cordula Grün"? Wenn jemand diesen Wiesn-Hit anstimmt, gibt es eigentlich nur zwei Reaktionen: willenlos mitgröhlen oder schreiend wegrennen. Marco Wittmann tendiert sicher zu Letzterem, doch auch er muss zugeben: „Cordula Grün" bringt ihm Glück. Als sein DTM-Bolide 2019 erstmals ins Schaeffler-Design gehüllt wurde, bekam dieser als Spitznamen jenen des besagten Party-Lieds verpasst. Entsprechende Fangesänge von den Tribünen peitschten den zweifachen Champion zu vier Siegen und Gesamtrang 3 in jener Saison. 2020 fehlten die Fans ebenso wie die Erfolge. Doch „Cordula Grün", wenn auch deutlich weniger grün als bisher, ist genauso zurück wie die singenden Fans: Wittmann fuhr am vergangenen Sonntag zum ersten Sieg seit fast genau zwei Jahren.

Dass der Fürther überhaupt fahren konnte, war einer Nachtschicht der Walkenhorst-Mechaniker zu verdanken. Im Samstagsrennen, bei dem Wittmann von Startplatz 3 aus letztlich Fünfter wurde, hatte er sich auf den harten Kerbs von Zolder einen Kühlerhalter beschädigt. Vier Runden vor Schluss kündigte sich ein Kühlproblem an, und quasi mit dem letzten Atemzug des Motors reichte es noch bis ins Ziel. Bis tief in die Nacht wurde ein neuer Motor eingebaut, und Wittmann fuhr im Sonntags-Quali wie zum Dank auf Pole.

Eine wie in anderen Serien übliche Startplatzstrafe für den Motorwechsel hatte er derweil nicht zu befürchten. Bei GT3-Autos sind die Laufzeiten sowieso auf deutlich mehr als eine ganze DTM-Saison ausgelegt. Und so konnte er vom Platz an der Sonne einen lupenreinen Start-Ziel-Sieg einfahren. „Wir hatten keine hohen Erwartungen hier, weil die Strecke unserem Auto eigentlich nicht liegen sollte", gab der Franke sich überrascht. Offensichtlich brachte eine Neuasphaltierung der Strecke Anfang 2020 aber so viel mehr Grip, dass die befürchteten Traktionsprobleme sowie ein Reifenfressen des BMW M6 GT3 ausblieben.

> „Ich habe gar nichts versucht und war überrascht, dass mir das Auto so quergeht. Sobald ich Vince getroffen hatte, war mir klar, dass es eine Strafe gibt."
>
> Philip Ellis

Konfusion im Qualifying

Und ein bisschen Glück war dann auch noch dabei: Wittmann hatte im Sonntags-Quali als einer von nur drei Fahrern seinen finalen Run absolviert. Dann strandete Markenkollege Timo Glock mit abgescherter Antriebswelle, und das Qualifying wurde rund zweieinhalb Minuten vor Ende mit der roten Flagge gestoppt. Sehr zum Missfallen des gesamten restlichen Feldes, das gerade erst auf neuen Reifen ausgerückt war. Denn obwohl im Reglement bei dieser Restlaufzeit eigentlich anders festgeschrieben, kam von Rennleiter Niels Wittich schnell die Ansage: kein Neustart. So ergaben sich im Qualifying untypisch große Zeitabstände und ein wild gewürfeltes Feld.

Eines der großen Opfer war Philip Ellis (Mercedes), der laut seinen Sektorzeiten auf dem Weg in die erste Startreihe war, bevor der Abbruch kam. So musste er vom 18. und vorletzten Platz das Rennen aufnehmen, das in der ersten Runde dann auch eigentlich schon wieder beendet war. Er traf in der ersten Kurve Markenkollege Vincent Abril (HTP) und kassierte eine Durchfahrtsstrafe. „Ich habe gar nichts versucht und war überrascht, dass mir das Auto so quergeht", sagte Ellis. „Sobald ich Vince getroffen hatte, war mir klar, dass das eine Strafe nach sich ziehen wird."

Nach nur P8 am Vortag – mit überhitzenden Bremsen und schmierenden Hinterreifen – war klar, dass der Lausitz-Punktsieger

in Zolder ein gebrauchtes Wochenende haben wird. Doch für Arbeitgeber Mercedes war er durchaus noch wertvoll.

Ellis absolvierte zunächst nur seine Durchfahrtsstrafe und kam dann vor fast allen Fahrern, die ihren regulären Reifenstopp absolviert hatten, wieder aus der Box – allen voran Kelvin van der Linde und Mike Rockenfeller, die am Samstag noch einen Doppelsieg für das Abt-Audi-Team gefeiert hatten. Ellis fuhr und fuhr, und die durch eine BOP-Änderung gegenüber Samstag ohnehin 20 kg schwereren Audi, zusätzlich mit Erfolgsballast beladen, fanden einfach keinen Weg vorbei.

Spielchen wie zuvor

Das kostete Zeit und Nerven, am Ende waren statt möglicher Top-5-Ergebnisse nur noch P8 und P10 mitzunehmen. „Ich bin sehr enttäuscht“, sagte Abt-Geschäftsführer Thomas Biermaier. „Für ihn ging es um nichts mehr und er wusste, dass er uns das Rennen kaputtmacht. Diese Spielchen kennt man und man sollte meinen, dass diese vorbei sind. Aber scheinbar geht's weiter.“

Im gegnerischen Lager versuchte man gar nicht erst, irgendwas zu vertuschen. „Schlussendlich sind wir mit Mercedes-AMG ein großes Team. Wenn man sieht, dass man den Audis ein paar Punkte wegnehmen kann, macht man das natürlich“, sagte Ellis, wissend, wofür ihn sein Arbeitgeber benutzte.

Winward-Teamkollege Lucas Auer war ebenfalls nicht glücklich. Er fuhr ein starkes Rennen, sah hinter Sieger Wittmann als Zweiter die Zielflagge, doch eine Zeitstrafe warf ihn auf Platz 5 zurück. Beim Stopp waren seine Mechaniker zu früh in die Boxengasse gelaufen, was sie laut Reglement aber erst kurz vor dem Service dürfen. Also gab es fünf Sekunden obendrauf – und dann noch mal fünf, weil er die Strafe während des Rennens natürlich nicht mehr absitzen konnte.

„Plus zehn“ hieß es auch für Daniel Juncadella, allerdings plus zehn Startplätze für Sonntag. Am Samstag räumte der Spanier im Gruppe-M-Mercedes nämlich vor der ersten Schikane ordentlich auf. Weil kurz vor der Bremszone ein Auto in sein Sichtfeld zog, fehlte ihm die Orientierung und er riss nach einem kapitalen Verbremser neben sich selbst auch den Tabellenzweiten Liam Lawson (Ferrari) sowie Getspeed-Mercedes-Pilot Arjun Maini aus dem Rennen. Am Maini-Auto war der Schaden sogar so groß, dass er am Sonntag gar nicht mehr an den Start gehen konnte. Für das ohnehin stark gebeutelte Getspeed-Team ein neuer Tiefpunkt. Trotz immer wieder starker Trainingszeiten will der Knoten beim Team aus der Eifel nicht platzen.

> „Ich bin sehr enttäuscht. Diese Spielchen kennt man und man sollte meinen, dass diese vorbei sind. Aber scheinbar geht's weiter.“
>
> Thomas Biermaier

Lawsons Samstags-Nuller war perfekt für Tabellenführer Kelvin van der Linde. Der lieferte zudem selbst optimal ab, holte mit Pole und Sieg maximale Punkte und zog deshalb trotz der Blockade am Sonntag ein sehr positives Fazit vom Wochenende. „Das Ziel war, unsere Führung zu verteidigen und auszubauen. Das haben wir geschafft. Am Sonntag habe ich fahrerisch alles rausgeholt“, so der Südafrikaner, der mit vier Punkten Vorsprung angereist war und nun mit 21 Zählern Vorsprung zum Nürburgring fährt.

Lawson machte mit P3 am Sonntag wieder ein wenig vom am Samstag verlorenen Boden gut. AF-Corse-Teamkollege Alex Albon holte derweil am Samstag sein erstes DTM-Podium. Wäre sein Stopp nicht kapital in die Hose gegangen, wäre sogar der Sieg möglich gewesen.

Holpriges McLaren-Debüt

Mit viel Spannung wurde das Debüt von Christian Klien im McLaren von JP Motorsport erwartet. Beim ersten von mindestens drei geplanten Gaststarts kam man aber nur schwer in Tritt. Weil die Bremse am Freitag am Limit war, durfte man Gewicht ausladen, musste aber auch Ladedruck wegnehmen. Letzteren gab es am Sonntag zurück, P8 im Qualifying war dann das Highlight. In den Rennen zeigte sich, dass man beim Boxenstopp und auf Longruns noch Hausaufgaben zu erledigen hatte. So blieben am Ende nur P12 und P14. „Trotzdem nehmen wir viel Positives mit“, sagte Klien, der Ende nächster Woche am Nürburgring direkt die nächste Chance hat. ■ ▷



DTM

Nach Strafe: Philip Ellis musste am Sonntag u.a. die Abt-Audi einbremsen



DTM

Debüt mit Höhen und Tiefen: Christian Klien im McLaren von JP Motorsport

NACHRICHTEN

WINKELHOCK-COMEBACK

Weil Sophia Flörsch beim kommenden Event am Nürburgring nicht starten kann – sie absolviert die parallel stattfindenden 24h von Le Mans –, gibt Markus Winkelhock dort sein DTM-Comeback. Der Schwabe ist eine logische Wahl: Er kennt das im Flörsch-Auto eingesetzte SpaceDrive-Lenksystem ebenso gut wie den Audi R8 LMS. Und er kennt die DTM: Knapp sechs volle Saisons hat der 41-Jährige schon absolviert, zuletzt 2010. Bereits 2007 fuhr er zwei Rennen fürs Abt-Team, damals als Ersatz für den rekonvaleszenten Stammfahrer Tom Kristensen.

KEINE LAUTEREN AUTOS

Bei den Testfahrten im Vorfeld der Saison kam immer wieder das Gerücht auf, dass die Autos noch 2021 lauter werden könnten. Mittlerweile ist man sich aber wohl einig, dass der Entfall einiger Schalldämpfer den BOP-Prozess weiter verkomplizieren würde. Also bleibt es dieses Jahr „leise“. Für 2022 schließen viele Teamvertreter aber eine lautere DTM nicht aus.

ABT-SPENDE FÜR EIFEL

Für die Rennen am Nürburgring versteigerte das Abt-Team einen Platz am Kommandostand. Der Erlös kommt der Motorsportler-Spendenaktion #WirfuerdieEifel zugute. Der Gewinner, ein Mann aus Isny im Allgäu, der anonym bleiben möchte, bezahlte 6000 Euro für das eigentlich nicht käufliche Live-Erlebnis. Das Team und ein Sponsor rundeten die Spende anschließend noch auf 10 000 Euro auf.

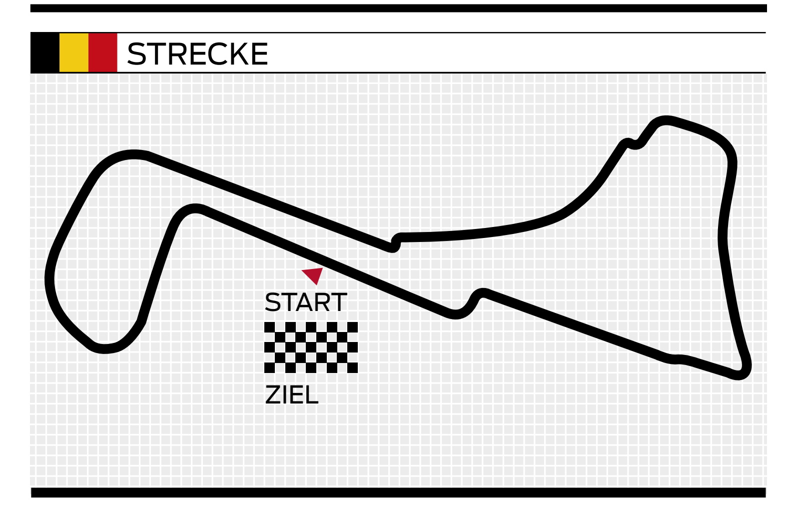
PAFFETT FEHLT ERNEUT

Die ersten zwei Events verpasste Gary Paffett wegen Verpflichtungen in der Formel E. Diesmal gab es keine Überschneidung, doch Reise- und Quarantäne-Regeln ließen das Comeback des 2018er-Champions erneut nicht zu. So saß einmal mehr Maximilian Buhk im Mücke-Mercedes.

DTM-2021-RESULTATE

ZOLDER (B) 4,000 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Kelvin van der Linde	1.27,054 min
2.	Maximilian Götz	+ 0,021 s
3.	Marco Wittmann	+ 0,136 s
4.	Alexander Albon	+ 0,171 s*
5.	Vincent Abril	+ 0,190 s
6.	Mike Rockenfeller	+ 0,202 s
7.	Philip Ellis	+ 0,218 s
8.	Esteban Muth	+ 0,286 s
9.	Nico Müller	+ 0,286 s
10.	Liam Lawson	+ 0,331 s
11.	Sheldon van der Linde	+ 0,338 s
12.	Lucas Auer	+ 0,382 s
13.	Maximilian Buhk	+ 0,592 s
14.	Daniel Juncadella	+ 0,634 s
15.	Arjun Maini	+ 0,784 s

* +5 Startplätze (Behindern)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Marco Wittmann	1.26,687 min
2.	Lucas Auer	+ 0,214 s
3.	Mike Rockenfeller	+ 0,269 s
4.	Kelvin van der Linde	+ 0,361 s
5.	Daniel Juncadella	+ 0,765 s*
6.	Nico Müller	+ 0,832 s
7.	Liam Lawson	+ 0,918 s
8.	Christian Klien	+ 1,102 s
9.	Maximilian Götz	+ 1,157 s
10.	Maximilian Buhk	+ 1,216 s
11.	Esmee Hawkey	+ 1,275 s
12.	Alexander Albon	+ 1,297 s
13.	Dev Gore	+ 1,319 s
14.	Vincent Abril	+ 1,435 s
15.	Esteban Muth	+ 1,882 s

* +10 Startplätze (Kollision)

ERGEBNIS RENNEN 1

Zolder (B): 07.08.2021; 5. von 16 Läufen;
36 Runden à 4,000 km = 156,000 km
20 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 21 Grad, wolkig/trocken
Pole-Position:
#3 Kelvin van der Linde, Audi R8 LMS, 1.27,054 min = 165,4 km/h
Schnellste Runde:
#23 Alexander Albon, Ferrari 488 GT3, 1.27,529 min = 164,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	1:00.45,078 h	25 +3*
2.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 0,696 s	18
3.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 1,786 s	15
4.	Vincent Abril (F)	Mercedes/HRT	+ 21,978 s	12
5.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	+ 24,554 s	10 +1*
6.	Esteban Muth (B)	Lamborghini/T3	+ 25,140 s	8
7.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 26,466 s	6 +2*
8.	Philip Ellis (CH)	Mercedes/Winward	+ 27,333 s	4
9.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 27,846 s	2
10.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 28,170 s	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Zolder (B): 08.08.2021; 6. von 16 Läufen;
39 Runden à 4,000 km = 156,000 km
19 Fahrer gestartet, 17 gewertet; Wetter: 19 Grad, wolkig/trocken
Pole-Position:
#11 Marco Wittmann, BMW M6 GT3, 1.26,687 min = 166,1 km/h
Schnellste Runde:
#51 Nico Müller, Audi R8 LMS, 1.27,257 min = 165,0 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Marco Wittmann (D)	BMW/Walkenhorst	1:00.05,214 h	25 +3*
2.	Maximilian Götz (D)	Mercedes/HRT	+ 1,711 s	18
3.	Liam Lawson (NZ)	Ferrari/AF Corse	+ 3,557 s	15
4.	Nico Müller (CH)	Audi/Rosberg	+ 4,286 s	12
5.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 10,666 s**	10 +2*
6.	Alexander Albon (T)	Ferrari/AF Corse	+ 10,851 s	8
7.	Sheldon van der Linde (ZA)	BMW/ROWE	+ 19,894 s	6
8.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 23,775 s	4
9.	Esteban Muth (B)	Lamborghini/T3	+ 24,249 s	2
10.	Mike Rockenfeller (D)	Audi/Abt Sportsline	+ 25,111 s	1 +1*

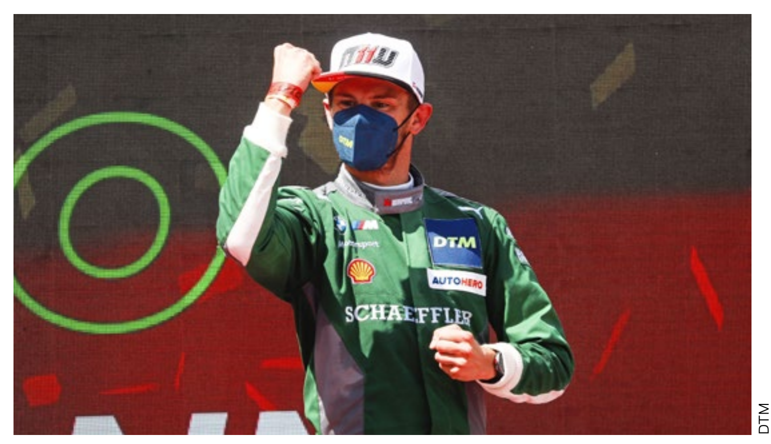
* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1). ** inkl. 2x5-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	K. van der Linde	101 Punkte
2.	Lawson	80
3.	Götz	72
4.	Wittmann	67
5.	Albon	54
6.	Ellis	52
7.	Rockenfeller	46
8.	Auer	41
9.	Müller	38
10.	S. van der Linde	34

STAND TEAMS

1.	Abt Sportsline	147 Punkte
2.	AF Corse	134
3.	Merc.-AMG Winward	93
4.	Mercedes-AMG HRT	84
5.	Walkenhorst M'sport	67
6.	Team Rosberg	38
7.	ROWE Racing	34
8.	Merc.-AMG GruppeM	19
9.	T3 Motorsport	17
10.	Mercedes-AMG Mücke	9



DTM

Auf Tabellenplatz 4 gesprungen: Sonntagssieger Marco Wittmann

KOMMENTAR

DER ERSTE VERGLEICH

Puh, fast acht Sekunden zwischen den Pole-Zeiten der Class-1-Ära und der neuen GT3-Zeitrechnung. Die erste Strecke im Kalender, die in gleicher Konfiguration auch 2020 befahren wurde, zeigte ganz unverblümt die Unterschiede zwischen der alten und der neuen DTM auf. Natürlich kam das nicht unerwartet, wenn man die Testfahrten vor der Saison in Hockenheim und am Lausitzring verfolgt hat – oder wenn man ganz allgemein den Hintergrund beider technischer Reglements kennt. Aber mal Hand aufs Herz: Haben Sie davon etwas gemerkt? Sieht man acht Sekunden Unterschied im TV-Bild? Ich habe gesehen: enge Qualifyings, ein ausgeglichenes Feld, Rad-an-Rad-Duelle bis zum Schluss, bunte Markenvielfalt – und ganz einfach zwei starke Rennen. Ich habe nicht gesehen: Fahrer, die sich nach leichtesten Berührungen über unfahrbare Autos beschweren oder gelangweilte Fans auf den Tribünen. Denkt man an die Class-1-DTM zurück, speziell die Zeit vor DRS und Push-to-pass, dann habe ich mir in diesen Jahren oft gedacht, dass man sein Geld besser anlegen kann als in DTM-Tribünentickets. Heute würde ich jedem ohne Zögern zu einem Rennbesuch raten.



Michael Bräutigam
Redakteur Automobil

Pure ETCR

Eng siegt auf Anhieb

Als Ersatzmann für Stefano Coletti wurde Philipp Eng recht kurzfristig ins kalte ETCR-Wasser geworfen. Beim Debüt in Kopenhagen holte er sich aber gleich den Gesamtsieg.

Von: **Michael Bräutigam**



Duell in der Stadt: Philipp Eng (r.) kämpft mit Tom Chilton um die Führung

ETCR

Zumindest in Sachen Streckenkenntnis hatte der aus der DTM und vielen GT-Rennen bekannte Österreicher keinen Nachteil, denn der Stadtkurs in Kopenhagen war für alle zwölf Fahrer Neuland.

Auf die rein elektrisch angetriebene und bis zu 680 PS starke Alfa Romeo Giulia musste Eng sich aber dann doch erst noch einschießen. Die Auslosung brachte Eng in Pool B, wo er auf Auftaktsieger Mikel Azcona, Jordi Gené (beide Cupra), Tom Chilton, Augusto Farfus (beide Hyundai) sowie seinen Teamkollegen Rodrigo Baptista traf. Eng musste sich nur in der zweiten Runde im Duell mit Farfus geschlagen geben, ansonsten lief alles perfekt: Sieg in Runde 1, Pole im Shootout und Start-Ziel-Sieg in seinem Superfinale B. Damit holte er die meisten Punkte des Wochenendes, denn in Pool A war keiner so dominant.

Auch auf der anderen Seite des Tableaus war ein Alfa-Fahrer Punktbester. Luca Filippi musste sich in seiner ersten Runde noch hinter Jean-Karl Vernay (Hyundai) und Mattias Ekström (Cupra) einreihen. In Runde zwei bezwang er Namensvetter John Filippi (Hyundai). Im Superfinale A startete der Alfa-Pilot dann neben Pole-Mann Ekström aus der ersten Reihe und rang den Schweden in einem sehenswerten Finish nieder. Ekström verteidigte trotzdem die Tabellenführung vor Vernay und Gené. ■

NACHRICHTEN

BTCC: HYBRID-DEBÜT SCHON IN SILVERSTONE

Bereits beim BTCC-Event in Silverstone (25./26. September) wird sich erstmals der Hybrid-Testträger unters Feld mischen. Gleichzeitig wird der neue TOCA-Motor seine Premiere feiern. Am Steuer des Toyota Corolla wird Ex-Meister Andrew Jordan sitzen. 2022 führt die BTCC ein Einheits-Hybridsystem für alle Autos ein, das jedoch vor allem als Werkzeug zum Überholen und Verteidigen konzipiert ist.

NASCAR: CHASTAIN FIX

Das Trackhouse Racing Team, das die NASCAR-Bestände von Chip Ganassi Racing zur Saison 2022 übernimmt, hat Ross Chastain als zweiten Cup-Fahrer fürs kommende Jahr bestätigt. Daniel Suárez stand bereits fest. Damit ist der aktuell neben Chastain zweite Ganassi-Pilot Kurt Busch noch ohne Cockpit für 2022.

NASCAR

Larson zieht mit Hamlin gleich

Kyle Larson holte sich in Watkins Glen seinen fünften Saisonsieg. Damit zieht der Chevrolet-Pilot mit Langzeit-Tabellenführer Denny Hamlin gleich.

Von: **Michael Bräutigam**

Larson war der dominierende Mann vor allem in der Schlussphase des Rennens über 90 Runden. 27 Runden vor dem Ende übernahm er erstmals die Führung vom bis dahin lange führenden Martin Truex Jr. (Toyota) und war danach nicht mehr zu stoppen. „Ein unglaubliches Rennen heute, Hut ab vor Hendrick Motorsports“, lobte der nun fünffache Saisonsieger sein Team. Zählt man die Punkte der ersten beiden Stages (Sieger: Joey Logano und Martin Truex Jr.) zusammen, machte Larson insgesamt 13 Zähler auf Denny Hamlin gut und zog damit in der Tabelle gleich. Hamlin wartet noch immer auf den ersten Saisonsieg, fuhr auf P5 aber erneut ein gutes Rennen. Jetzt geht es in den Endspurt in der Regular Season: Noch drei Rennen, dann steht der „Meister“ fest, und es werden noch viele wertvolle Playoff-Punkte vergeben.

Elliott doppelt bestraft

Auf Platz 2 lief mit Chase Elliott im zweiten Hendrick-Chevy einer der großen Siegfavoriten ein. Der Roadcourse-Spezialist hatte aber zwei dicke Handicaps: Sein Auto fiel mehrfach durch die technische Abnahme, was ihm einen Start von hinten einbrockte und seinem Crewchief Alan Gustafson eine Suspendierung. Auch mit Ersatz-Crewchief Tom Gray ging es gut nach vorne, doch letztlich gingen dem Titelverteidiger die Runden aus. „Ich habe zu viele Fehler gemacht“, übte der 25-Jährige auch Kritik an sich.

Am Sonntag steht mit der Roadcourse-Premiere in Indianapolis eines der „Crown Jewel“-Rennen an. Für Elliott die perfekte Chance, um zurückzuschlagen. ■



Fünfter Saisonsieg für die Nummer 5: Kyle Larson gewann in Watkins Glen

NASCAR

NASCAR CUP SERIES

Watkins Glen/New York (USA)
23. von 26 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Kyle Busch (USA)	Toyota
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Christopher Bell (USA)	Toyota
8.	Kevin Harvick (USA)	Ford
9.	Chase Briscoe (USA)	Ford
10.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 23 von 26 Rennen

1.	Larson (Chevrolet)	917 Punkte
2.	Hamlin (Toyota)	917
3.	Byron (Chevrolet)	786
4.	Kyle Busch (Toyota)	779
5.	Logano (Ford)	760
6.	Elliott (Chevrolet)	749
7.	Truex Jr. (Toyota)	740
8.	Blaney (Ford)	712
9.	Harvick (Ford)	710
10.	Keselowski (Ford)	678

Der neue Held



Jorge Martín holte seinen ersten MotoGP-Sieg und den ersten eines Ducati-Satelliten-Teams. Doch auch Suzuki ist gestärkt aus der Sommerpause gekommen, und Joan Mir machte es Martín nicht leicht.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Jorge Martíns Vater Ángel ihm in der Auslaufrunde die spanische Flagge wie das Cape eines Superhelden angebunden hatte, fuhr der „Martinator" in den Parc fermé. Das gesamte Pramac-Team stürzte sich auf ihn, und die Freudenschreie nahmen kein Ende. Viele sind seit der Gründung des Teams vor knapp 20 Jahren dabei, und seit sie 2005 mit Ducati fahren, waren sie oft knapp an einem Sieg dran, aber nun war ihr Traum wahr geworden und die Emotionen nahmen freien Lauf.

Der Einzige, der in dem ganzen Getümmel relativ cool blieb, war Jorge Martín selbst. „Ich habe in Katar gesehen, was geht, und ich habe mir damals ausgerechnet, dass diese Strecke hier die beste im Kalender ist, wo ich gewinnen könnte", analysierte er ganz nüchtern, wenn sein Grinsen auch von einem Ohr zum anderen reichte. „Als ich mich in Portimão verletzt habe, hatte ich ganz fest das Ziel vor Augen, hier wieder fit zu sein."

Erstaunlicher Reifeprozess

Gustl Auinger, unter dessen Obhut Jorge Martín 2014 den MotoGP Rookies Cup vor Joan Mir gewann, verstand Martín voll und ganz: „Er hat ein ganz klares Ziel vor Augen, und er hat nun zwei Stufen dahin erklommen", so Auinger. „Nach diesem furchtbaren Sturz in Portimão hat er gefühlt nur ein paar Tage später wieder eine Pole-Position herausgefahren, und wenn man ihn danach fragt, ist er selbstkritisch und sagt, ganz so gut war die Runde auch wieder nicht. Man hat bei ihm das Gefühl, dass dies wieder ein Etappenziel war, und er plant schon das nächste."

> „Mit unserer Heckabsenkung kämpfen wir nun mit den gleichen Waffen wie die anderen. Es war aber nicht leicht, sich daran zu gewöhnen, dass man einen Knopf mehr bedienen muss."
>
> Joan Mir

Jorge Martín war durch die Sommerpause auch wie ausgewechselt. Besonders auffällig war, wie konzentriert er bei der Sache war. Er gab auch offen zu: „Diese fünf Wochen habe ich gebraucht und sie haben mir sehr gutgetan. Zum einen hatte ich einen Muskelriss im Bizeps, den hat mein Arzt zunächst stillgelegt. Als ich wieder anfangen konnte zu trainieren, hatte ich keine Beschwerden mehr. Dazu habe ich mein gesamtes Umfeld umgestaltet. Wie genau, darüber möchte ich nicht reden, aber ich habe nun einen klaren Kopf, und damit kann ich mich voll und ganz auf das Fahren konzentrieren." Die Konkurrenten waren sich einig: Hier wächst ein ganz Großer heran."

Doch nicht nur Jorge Martín kam gestärkt aus der Sommerpause, sondern auch sein Weggefährte Joan Mir. Suzuki brachte eine Heckabsenkung, damit konnte sich der amtierende Weltmeister gleich für die Q2 qualifizieren und fuhr dort die fünftschnellste Zeit. Die Vorrichtung funktionierte auch beim Start hervorragend, und Mir musste sich nicht wie bei den bisherigen Rennen dieser Saison erst mühsam durch das Feld nach vorne kämpfen, sondern war gleich von Beginn an vorn dabei. „Ich hatte bei den bisherigen Rennen gesehen, dass wir nicht mit den gleichen Waffen kämpfen, und ich kann mich bei Suzuki nur bedanken, wie schnell sie gearbeitet haben", so der Weltmeister. „Die Vorrichtung hat auch unter Rennbedingungen gleich völlig problemlos funktioniert."



Verneigung vor der eigenen Leistung: Jorge Martín hat sich einen Lebenstraum erfüllt

MOTOGP



MOTOGP

Rennabbruch: Völlig zerstörte Aprilia von Savadori und KTM von Pedrosa (#26)



MOTOGP

Jorge Martín: Freude wie noch nie



MOTOGP

Der Schattenmann: Joan Mir (#36) klebte an Jorge Martín wie eine Klette, musste sich aber geschlagen geben

Mir gab aber auch zu: „Es war nicht ganz leicht, sich daran zu gewöhnen, dass man ständig einen zusätzlichen Knopf bedienen muss. Er bringt aber ganz klar eine bessere Beschleunigung. Das Bremsen fühlt sich ganz anders an, weil das Heck anders hochsteigt.“ Martín und Mir setzten sich vom restlichen Feld ab, doch so sehr sich der Weltmeister auch bemühte, zum Schluss hatte Martín mehr Reserven, und er musste ihn ziehen lassen.

Feuerball

All dies passierte allerdings erst nach dem zweiten Start. Das erste Rennen ging nur über drei Runden und zählte hinterher nicht einmal für die Startaufstellung. In Kurve 3 war Dani Pedrosa ausgerutscht, sein Motorrad kreiselte auf der Strecke, und Lorenzo Savadori knallte voll in dessen Benzintank, der zerbarst und die beiden Motorräder in ein Flammeninferno tauchte. Pedrosa kam wie durch ein Wunder unverletzt davon, Savadori brach sich den rechten Knöchel.

Die großen Verlierer des Restarts waren Francesco Bagnaia und Maverick Viñales. Bagnaia hatte vor dem Abbruch vor Martín geführt, aber nach dem zweiten Start nicht mehr das gleiche Gefühl für den Hinterreifen gefunden. Er fiel zurück und geriet mehrmals neben die Strecke. So bekam er eine Longlap-Penalty, diese wurde aber nicht auf seinem Display angezeigt, und er wurde nach einer Drei-Sekunden-Strafe Elfter. Noch schlechter erging es Viñales. Zuerst hatte er den wohl besten Start seiner MotoGP-Karriere und kämpfte um die Spitze mit, doch beim zweiten Vorstart biss sich die ausgetauschte Kupplung fest, der Motor starb ab und der Yamaha-Werkspilot musste aus der Boxengasse starten. Dann spielte seine Elektronik verrückt, er bekam in der letzten Runde „Pitlane“ angezeigt und fuhr zum Erstaunen seiner Truppe an die Box, um einen möglichen Motorschaden zu verhindern.

Aber in einer Woche geht es weiter, dann hat jeder eine neue Chance. ■

DREI FRAGEN AN JORGE MARTÍN



WIE FÜHLEN SIE SICH ALS MOTOGP-SIEGER?

Ich kann es kaum glauben. Vielleicht bin ich auch deshalb nicht so aufgedreht. Das Rennen nach dem Restart war für mich unglaublich. Ich habe versucht, die Pace konstant zu halten – und ich war sehr fokussiert, auch wenn ich einige Fehler gemacht habe. Mein Ziel war ganz klar, das Rennen zu gewinnen. Aber auch Joan Mir war heute sehr stark. Er war die ganze Zeit hinter mir, aber dann habe ich in den letzten Runden ein wenig mehr versucht. Ich habe noch härter gebremst, und wenn die Reifen auch völlig zerstört waren, konnte ich eine Lücke aufmachen. Ich habe in den letzten Runden an viele Dinge gedacht, an all die Leute, die mich hierhergebracht haben, deshalb war meine letzte Runde auch nicht so gut.

HABEN SIE SICH DAMIT DEN ULTIMATIVEN TRAUM ERFÜLLT?

Der ist, auch noch den WM-Titel zu gewinnen, aber auch dem bin ich nun einen Schritt nähergekommen. Ich will diesen Sieg all den Leuten widmen, die mir geholfen haben, aber ganz besonders meinem Großvater, der noch immer kämpft. Ich hoffe, dass ich diese Linie auch in das nächste Rennwochenende mitnehmen kann.

WIE SOLL ES NUN WEITERGEHEN?

Ich will zunächst von Rennen zu Rennen besser werden, wie wir es bisher getan haben. Nächste Woche haben wir wieder eine Chance, und ich denke, wir können uns noch verbessern.

Pedrosa fantastisch

Dani Pedrosa zeigte bei seinem Wildcard-Einsatz, dass er auch nach drei Jahren Pause nichts verlernt hat. Und Brad Binder lieferte wieder eine irre Aufholjagd.

Von: **Imre Paulovits**



POLARITY PHOTO

Dani Pedrosa: Nichts von seiner Schnelligkeit, Präzision und Eleganz eingebüßt

Das Wochenende hatte für die KTM-Werksfahrer schwieriger begonnen als erwartet. „Der härteste Vorderreifen ist noch zu weich, er gibt uns beim Bremsen zu wenig Support", war die einhellige Meinung von Miguel Oliveira und Brad Binder. Oliveira hatte gar einen Sturz, bei dem der Lenker auf seine Hand schlug und einen Knochenriss verursachte. Der tapfere Portugiese biss auf die Zähne und brachte das Rennwochenende mit Eisbeuteln und Schmerzmitteln über die Bühne.

Nur einer ließ sich nicht aus der Ruhe bringen: Wildcard Dani Pedrosa, der fast drei Jahre lang kein MotoGP-Rennen mehr gefahren ist. Der 35-jährige Spanier fuhr in FP4 gar die sechstschnellste Zeit und war dabei gleichmäßig wie eine Kirchturmuhr. „Es war ganz so, wie ich Dani von früher in Erinnerung hatte", erzählte Valentino Rossi, der einige Runden hinter seinem ehemaligen Rivalen hergefahren war. „Er fährt unglaublich präzise und elegant." Mit seinem Qualifying war Pedrosa selbst aber nicht zufrieden: „Ständig am Limit pushen, das habe ich lange nicht mehr gemacht, und es kam keine perfekte Runde zusammen." Im Rennen sorgte dann gerade er, der kein Risiko eingehen wollte, für den Rennabbruch. „Mir ist das Motorrad im Kurvenscheitel von Turn 3 weggerutscht und auf der Strecke liegengeblieben. Es tut mir leid, dass sich Lorenzo Savadori dabei verletzt hat." Pedrosa musste auf das Reservemotorrad umsteigen, er fuhr die ersten Runden sehr vorsichtig. Danach setzte er zu einem beherzten Rhythmus an, der ihn auf Platz 10 nach vorne brachte. Ob wir ihn noch einmal sehen können, ist noch nicht entschieden.

Brad Binder fuhr von Startplatz 16 bis auf den vierten Platz vor und überholte dabei in der letzten Runde Johann Zarco und Takaaki Nakagami. „Meine Reifen waren am Ende, die von den anderen aber noch mehr, und ich wusste nicht, ob ich nicht gar um einen Podestplatz kämpfe", grinste Binder. ■

KOMMENTAR

DAS RENNWOCHENENDE auf dem Red Bull Ring hat mich schwer nachdenken lassen. Nach den tragischen Unfällen von Jason Dupasquier in Mugello und Hugo Millán in Aragón habe ich die Rookies-Cup-Fahrer am Donnerstagabend zu einem Gespräch zusammengerufen, um mit ihnen darüber zu reden, was man daraus lernen kann, damit diese fürchterlichen Unfälle nicht wiederkommen. Dabei habe ich gemerkt, dass die Jungen Erkenntnisse daraus ziehen wollen, und ich hatte sehr viel Freude daran, dass es danach bei ihnen fantastische Sessions mit dem nötigen Respekt gegeben hat. Dann kam der Grand Prix, und mir ist furchtbar aufgestoßen, wie Marc Márquez in der ersten Kurve ohne Rücksicht reingestochen ist. Nach dem Feuerunfall hat er es noch rücksichtsloser gemacht. Dabei sollten die MotoGP-Fahrer Vorbilder sein.



August Auinger, GP-Sieger und TV-Kommentator

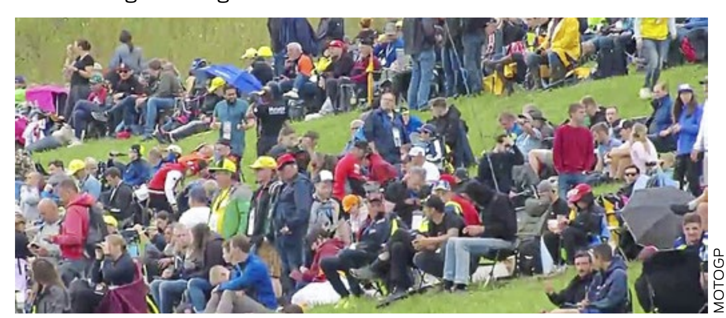
AUS DEM FAHRERLAGER

SCHÖNE AUSSICHT
Dass der Red Bull Ring die schönste Lage aller GP-Strecken in Europa hat, wurde nur noch davon übertroffen, dass die Wiesen und Hänge um ihn herum nach den zwei Rennen ohne Zuschauer im Vorjahr wieder bevölkert wurden. Am nächsten Wochenende werden noch mehr Zuschauer reingelassen. Das Gelände war allerdings sehr genau aufgeteilt und von der Polizei überwacht, die Umgebung abgesperrt. Für die Aktiven blieb der allmorgendliche Stau aus, dem sie in den früheren Jahren ausgesetzt waren.

ES LEBE DIE STEIERMARK
Ein Red-Bull-Event ohne Flugshow wäre gar nicht auszudenken. Doch weil die Wettervorhersage für den Sonntag Regenstürme angekündigt hatte, war fraglich, ob all dies auch würde stattfinden können. Schließlich blieb das Wetter gnädig, es gab nur am Sonntagmorgen Regen, und die Flugeinlagen konnten in ihrem vollen Umfang ausgeführt werden. Dabei zeichneten Jagdflieger Rauchmuster in den Himmel, zwei Hubschrauber flogen die Fahnen von Österreich und der Steiermark über die Strecke, und der Pomp, mit dem die Motorradweltmeisterschaft bei Spielberg früher immer über die Bühne ging, war wieder im vollen Umfang da.

DER CHEF IN LEDERHOSEN
Dorna-Chef Carmelo Ezpeleta ließ es sich nicht nehmen, am Sonntag trachtengerecht in ledernen Knickerbockern zu erscheinen. Er überreichte gemeinsam mit IRTA-Boss Hervé Poncharal eine Gedenktrophäe an Red-Bull-Rennsportchef Thomas Überall für die Hilfe, die sie der Motorrad-WM letztes Jahr mit zwei Grands Prix in der schlimmsten Pandemiezeit erwiesen haben.

POKAL BEHALTEN
Bei der Siegerehrung der Moto3 war es KTM-CEO Stefan Pierer, der den Pokal für den siegreichen Hersteller überreichen sollte. Da Pedro Acosta mit einer KTM gewonnen hatte, konnte der Chef den Pokal gleich behalten. Mit Sergio Garcia auf GasGas und Romano Fenati auf Husqvarna waren auch die beiden anderen Marken seines Motorrad-Imperiums auf dem Podest vertreten. ■ IP



MOTOGP

Auf den Hügeln um den Red Bull Ring saßen wieder Zuschauer

MOTOGP-ERGEBNISSE

Red Bull Ring (A) – 8. August 2021 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 116,586 km über 27 Runden à 4,318 km. 22 Fahrer gestartet, 18 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 19 Grad, Asphalt 19 Grad. Schnitt des Siegers: 183,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP21	27	38.07,879 min	314,8 km/h	1.24,232 min	M/M	25
2.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+1,548 sec	312,1 km/h	1.24,209 min	M/M	20
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+9,632 sec	310,3 km/h	1.24,347 min	M/M	16
4.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+12,771 sec	317,6 km/h	1.24,509 min	H/M	13
5.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+12,923 sec	314,8 km/h	1.24,592 min	M/M	11
6.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	27	+13,031 sec	318,5 km/h	1.24,302 min	M/M	10
7.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	+14,839 sec	313,9 km/h	1.24,555 min	M/M	9
8.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+17,953 sec	316,7 km/h	1.24,759 min	H/S	8
9.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+19,059 sec	315,7 km/h	1.24,630 min	M/M	7
10.	Dani Pedrosa (E)	KTM RC16	27	+19,389 sec	314,8 km/h	1.24,854 min	H/M	6
11.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	27	+21,667 sec	321,4 km/h	1.24,731 min	M/M	5
12.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	27	+25,267 sec	314,8 km/h	1.24,918 min	M/M	4
13.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+26,282 sec	308,5 km/h	1.25,119 min	M/M	3
14.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	27	+27,492 sec	315,7 km/h	1.24,996 min	M/M	2
15.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	27	+31,076 sec	313,9 km/h	1.24,922 min	H/M	1
16.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	27	+31,150 sec	319,5 km/h	1.25,025 min	M/M	-
17.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	27	+40,408 sec	307,6 km/h	1.25,533 min	M/M	-
18.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	27	+48,114 sec	309,4 km/h	1.25,120 min	H/M	-
	Nicht gewertet:							
	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	+1.03,149 min	312,1 km/h	1.24,619 min	M/M	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	18	+9 Runden	316,7 km/h	1.24,477 min	M/M	-
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	14	+13 Runden	312,1 km/h	1.24,630 min	H/M	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	4	+23 Runden	313,0 km/h	1.25,147 min	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.22,994 min
2.	Bagnaia	1.23,038 min
3.	Quartararo	1.23,075 min
4.	Miller	1.23,300 min
5.	Mir	1.23,322 min
6.	Zarco	1.23,376 min
7.	A. Espargaró	1.23,448 min
8.	M. Márquez	1.23,489 min
9.	Viñales	1.23,508 min
10.	Nakagami	1.23,536 min
11.	A. Márquez	1.23,841 min
12.	Oliveira	1.23,944 min
13.	Rins	1.23,585 min
14.	Pedrosa	1.23,730 min
15.	P. Espargaró	1.23,971 min
16.	Binder	1.24,050 min
17.	Rossi	1.24,097 min
18.	Marini	1.24,115 min
19.	Lecuona	1.24,141 min
20.	Bastianini	1.24,245 min
21.	Savadori	1.24,405 min
22.	Petrucci	1.24,465 min
23.	Crutchlow	1.24,513 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	172
2.	Zarco	132
3.	Mir	121
4.	Bagnaia	114
5.	Miller	100
6.	Viñales	95
7.	Oliveira	85
8.	Binder	73
9.	A. Espargaró	61
21.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Yamaha	200
2.	Ducati	192
3.	KTM	127
4.	Suzuki	125
5.	Honda	97
6.	Aprilia	62

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Monster Energy Yamaha MotoGP	267
2.	Ducati Lenovo Team	214
3.	Pramac Racing	184
4.	Team Suzuki Ecstar	163
5.	Red Bull KTM Factory Racing	158
6.	Repsol Honda Team	106
7.	LCR Honda	86
8.	Aprilia Racing Team Gresini	65
9.	Petronas Yamaha SRT	60
10.	Esponsorama Racing	47

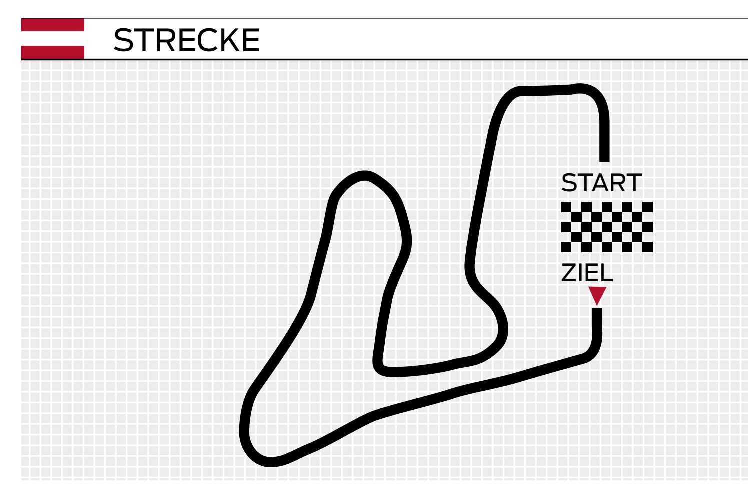
„Auf diesem Kurs auf das Podest zu fahren, war das Maximum, womit wir rechnen konnten. Und das haben wir geschafft.“

Fabio Quartararo

RED BULL RING (A) 4,318 KM

Rundenrekord: **1.23,827, Andrea Dovizioso (Ducati), 2019**
Quali-Rekord: **1.22,994, Jorge Martín (Ducati), 2021**
Topspeed-Rekord: **321,4 km/h, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**

STRECKE





MOTOGP

Fabio Quartararo: Wird die Suzuki von Joan Mir nun seine Haupt-Konkurrentin?

Marco Bezzecchi durch Sieg wied



Marco Bezzecchi: Während des Rennens von den anderen gelernt

VR46

Gerade beim Heim-GP bestimmten nicht die Ajo-Piloten das Geschehen. Marco Bezzecchi hatte die meisten Reserven und gewann, Arón Canet ließ sein Talent aufblitzen. Marcel Schrötter wurde Zehnter.

Von: **Imre Paulovits**

Marco Bezzecchi war auf dem Red Bull Ring einfach nicht beizukommen. Dabei hatte sich WM-Leader Remy Gardner auf der Pole-Position qualifiziert, doch er wusste genau wie sein Teamchef: Diesmal ist alles in den Top 5 ein Gewinn, denn so überlegen wie bei den letzten Rennen war der Rhythmus des Australiers nicht. Dazu machte er einen Fehler, nachdem er nur mit Glück wieder aus dem Kiesbett herauskam. Marco Bezzecchi und Arón Canet konnten sich so vorn

MotoGP

Raúl Fernández steigt in die MotoGP auf

Ein weiterer Platz im nächstjährigen MotoGP-Feld ist vergeben. KTM machte dem Buhlen um Supertalent Raúl Fernández ein Ende und verpflichtete ihn für 2022 in der MotoGP.

Von: **Imre Paulovits**

Das Wochenende nach der fünfwöchigen Pause begann mit einem Knall. Valentino Rossi gab am Donnerstag seinen Rücktritt bekannt (siehe Seite 40), und damit begannen weitere Spekulationen, wie der nächstjährige Grid aussehen könnte. Dann folgte am Samstag der nächste Knall. KTM gab bekannt, dass Raúl Fernández nächstes Jahr den zweiten Platz bei Tech3-KTM einnehmen wird. Damit waren nicht nur die Hoffnungen von Danilo Petrucci und Iker Lecuona für einen Verbleib verpufft. Teamchef Hervé Poncharal freute sich zwar über die Perspektive, aber es hatte doch einen bitteren Beigeschmack. „Es wäre sicher angebracht gewesen, dass Danilo und Iker es früher erfahren, als die Sache kommuniziert wird“, meinte der Franzose.

Doch Pit Beirer hatte einen guten Grund, die Sache schnell über die Bühne zu bringen. „Vor der Sommerpause hatte Raúl noch gemeint, dass er lieber ein Jahr in der Moto2 verbleiben möchte. Wir haben ihm beide Optionen vorbereitet, doch dann hörte ich am Donnerstag, dass sein Manager wieder mit Petronas-Yamaha verhandelt. Da haben wir ihm gesagt, es ist in Ordnung, aber wenn MotoGP, dann zusammen. So folgten nur noch zwei Gespräche und wir haben die Verträge unterschrieben, damit das Getuschel ein Ende nimmt. Ich hatte auch gehofft, dass wir damit etwas Ruhe für Raúl bei unserem Heim-GP hineinbringen, aber er war bereits zu nervös, als dass er sich bis zum Rennen wieder perfekt hätte konzentrieren können.“

So sind bei Yamaha weiterhin zwei Plätze frei sowie einer bei VR46. Sowohl Petronas-Yamaha als auch VR46 verhandeln mit Marco Bezzecchi. Maverick Viñales zeigte sich reumütig und würde zu Yamaha zurückkehren, die Tür hat er sich aber bereits zugeschlagen. Am Wochenende hielt sich das Gerücht, dass er bereits einen Aprilia-Vertrag hat. ■



POLARITY PHOTO

Raúl Fernández: KTM beendete das Hin und Her um das Supertalent

er im WM-Kampf

absetzen, Augusto Fernández hatte nach seinem Podestplatz in Assen wieder eine sehr schnelle Pace, und der erstaunlich schnell lernende Ai Ogura wurde mit jeder Runde schneller. Schließlich rettete eine nicht sauber ausgeführte Long-Lap-Penalty und die darauffolgende Drei-Sekunden-Strafe für den Japaner einen vierten Platz für Gardner.

„Zu Beginn war ich etwas nervös", gestand Bezzecchi. „Ich konnte mich zwar an die Spitze setzen, ich hörte aber ständig Arón Canet und Gardner hinter mir und sie konnten mich überholen. Hinter ihnen habe ich aber gesehen, wie man einige Stellen besser fahren kann, als ich es gemacht habe. Ich habe es dann auch versucht, und das hat mir den Sieg eingebracht. Es ist schön, dass ich nach dem Sieg am grünen Tisch im Vorjahr nun auf der Strecke gewonnen habe." Canet war nicht unglücklich über seinen zweiten Platz. „Die ganze Gruppe vorn war sehr schnell, es war erfreulich, dass ich mit dem Boscoscuro-Fahrwerk mithalten konnte. Wir wissen noch immer nicht, warum es auf einigen Strecken funktioniert, auf anderen nicht. Manchmal haben wir furchtbares Chattering, dann kommen wir auf eine andere Strecke und es ist weg."

Marcel Schrötter war von Startplatz 10 gestartet und büßte zu Beginn zwei Plätze ein, schaffte es zum Schluss des Rennens aber wieder in die Top 10. „Es war ein typisches Spielberg-Rennen. Dadurch, dass die Zeiten hier so eng sind, fährt man auf der Strecke eben viel hinterher. Ich habe fast das ganze Rennen voll pushen müssen, um die Zeiten fahren zu können. Ich hoffe sehr, dass wir uns für kommende Woche noch einmal steigern können. Nichtsdestotrotz ist ein zehnter Platz okay, denn es waren wichtige Punkte in der Meisterschaft." Team-Rookie Tony Arbolino konnte sich ebenfalls steigern und hofft, nächstes Wochenende in die Punkte zu fahren. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Bei aller Freude über die schöne Umgebung haben die MotoGP-Fahrer ihre Sicherheitsbedenken gegenüber dem Red Bull Ring. „Vor allem Turn 3 ist hochgefährlich, dort ist der Geschwindigkeitsunterschied vom Abbremsen riesig groß, und weil es über eine Kuppe geht, sieht man nicht dahinter", meinte Aleix Espargaró. „Wir haben es bei der Safety-Kommission besprochen, dieser Abschnitt soll aber in Zukunft abgeändert werden." Man hatte auch befürchtet, dass es bei Regen, der für den Renntag angekündigt war, auf dem Bergaufstück auch ein immenses Aquaplaning-Problem geben könnte. Umso mehr war man beeindruckt, wie schnell nach dem Feuerunfall die Strecke wieder in fahrbaren Zustand versetzt wurde.

MOTOGP

Bei KTM hat man ein weiteres Sicherheitsrisiko entdeckt. „Wir hatten Michelin nach dem Sturz von Iker Lecuona in Barcelona wegen eines auflösenden Vorderreifens gewarnt, dass der harte Vorderreifen auf dem Red Bull Ring für uns nicht funktionieren wird. Sie hatten uns versichert, dass er sicher sein wird. Dass aus dem Vorderreifen von Miguel Oliveira im Rennen ein Stück herausgerissen ist, beweist das Gegenteil. Er hatte Glück, dass er heil bis zur Box kam. So etwas darf es nicht geben.

MOTOGP

Ex-Suzuki-Teamchef Davide Brivio besuchte erstmals in diesem Jahr das MotoGP-Paddock und war sehr redselig. „Wir haben vor vier Jahren erkannt, dass es in der MotoGP einen Generationswechsel geben wird und damals nach Maverick Vinales Álex Rins und Joan Mir aufgebaut. Nun ist mit dem Rücktritt von Valentino Rossi der Generationswechsel komplett vollendet."

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 8. August 2021 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 107,950 km über 25 Runden à 4,318 km. 30 Fahrer gestartet, 25 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 18 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	25	37.29,460 min	1.29,048 min	25
2.	Áron Canet (E)	Boscoscuro	25	+1,171 s	1.29,261 min	20
3.	Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+3,260 s	1.29,286 min	16
4.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+3,856 s	1.29,053 min	13
5.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+6,922 s	1.28,922 min	11
6.	Celestino Vietti (I)	Kalex	25	+9,390 s	1.29,203 min	10
7.	Raul Fernández (E)	Kalex	25	+9,590 s	1.29,439 min	9
8.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+12,217 s	1.29,635 min	8
9.	Xavi Vierge (E)	Kalex	25	+12,747 s	1.29,534 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+12,874 s	1.29,507 min	6
11.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+13,532 s	1.29,611 min	5
12.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	25	+14,071 s	1.29,569 min	4
13.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	25	+14,197 s	1.29,604 min	3
14.	Sam Lowes (GB)	Kalex	25	+14,536 s	1.29,601 min	2
15.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	25	+18,616 s	1.29,731 min	1
16.	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	25	+19,378 s	1.29,756 min	-
17.	Tony Arbolino (I)	Kalex	25	+19,660 s	1.29,540 min	-
18.	Stefano Manzi (I)	Kalex	25	+22,467 s	1.29,664 min	-
19.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	25	+22,762 s	1.29,789 min	-
20.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	25	+25,267 s	1.29,420 min	-
21.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	25	+30,121 s	1.30,233 min	-
22.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+37,544 s	1.30,115 min	-
23.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+38,095 s	1.30,026 min	-
24.	Yari Montella (I)	Boscoscuro	25	+39,007 s	1.30,128 min	-
25.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	23	+2 Runden	1.30,359 min	-
	Nicht gewertet:					
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	19	+6 Runden	1.29,498 min	-
	Héctor Garzo (E)	Kalex	17	+8 Runden	1.29,601 min	-
	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	9	+16 Runden	1.30,188 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	197
2.	R. Fernández	162
3.	Bezzecchi	153
4.	Lowes	101
5.	Di Giannantonio	76
6.	Canet	75
7.	Schrötter	72
8.	A. Fernández	66
9.	Ogura	60
29.	Lüthi	4

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	250
2.	Boscoscuro	101
3.	MV Agusta	10
4.	NTS	10

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	359
2.	Sky Racing Team VR46	185
3.	Elf Marc VDS Racing Team	167
4.	Liqui Moly IntactGP	102

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Gardner	1.28,668 min
2.	Ogura	1.28,789 min
3.	Bezzecchi	1.28,811 min
4.	R. Fernández	1.28,978 min
5.	Canet	1.29,004 min
6.	A. Fernández	1.29,005 min
7.	Lowes	1.29,138 min
8.	Dalla Porta	1.29,220 min
9.	Chantra	1.29,223 min
10.	Schrötter	1.29,238 min
11.	Vierge	1.29,275 min
12.	Di Giannantonio	1.29,334 min
13.	Lüthi	1.29,361 min
14.	Garzo	1.29,385 min
15.	Arenas	1.29,416 min
16.	Ramirez	1.29,572 min
17.	Manzi	1.29,778 min
18.	Arbolino	1.29,929 min
19.	Vietti	1.29,494 min
20.	Roberts	1.29,531 min
21.	Dixon	1.29,565 min
22.	Bendsneyder	1.29,719 min
23.	Bulega	1.29,739 min
24.	Beaubier	1.29,747 min
25.	Navarro	1.29,785 min
26.	Baldassarri	1.29,832 min
27.	Syahrin	1.29,911 min
28.	Corsi	1.29,979 min

Acosta behält im Super-Duell

So hart wie gegen seinen WM-Verfolger Sergio García auf dem Red Bull Ring musste sich WM-Leader Pedro Acosta noch nie zur Wehr setzen. Doch auch hier ging er als Sieger hervor.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Es war ein Zweikampf, wie man ihn bei den größten Giganten des Sports erlebt hat. Auf der abtrocknenden Strecke versuchte WM-Wunderkind Pedro Acosta mehrmals einen Ausreißversuch, doch Sergio García auf der GasGas des Aspar-Teams, der immer besser in Fahrt kommt, konnte ihn dank etwas mehr Topspeed immer wieder einfangen. In der letzten Runde wurden dann alle Sicherungen herausgezogen, und der Schlagabtausch ließ alle den Atem anhalten. Acosta ließ sich in Turn 1 nicht ausbremsen, dafür drückte sich García in Turn 3 innen rein. Platz war dort keiner, die beiden berührten sich und Acosta wurde herausgedrängt. In der vorletzten Kurve konterte dann Acosta. Auch da war kein Platz, und es war auf Messers Schneide, wie der 16-jährige mit rutschendem Vorderrad einbog. García musste nach außen, dabei kam er von der bereits ganz trockenen Linie ab und stürzte. Doch er hob das leichte Motorrad wieder auf, und die beiden hatten einen solchen Vorsprung auf die Verfolger, dass er auch so noch als Zweiter ins Ziel kam. „Wir waren das ganze Wochenende sehr stark, aber García war es auch. So wurde es in der letzten Runde schon hart und sehr eng, aber in so einem Fall geht es nicht anders“, meinte Acosta, und auch Garcia hatte dem nichts zu entgegnen.

Romano Fenati sicherte sich mit der Husqvarna des gemeinsamen Teams von Peter Öttl und Max Biaggi wieder einen Podestplatz und hat sich auch in der WM-Tabelle auf den dritten Platz vorgearbeitet. „Ich bin sehr glücklich über diesen zweiten Podestplatz hintereinander“, freute sich Fenati. „Dabei hatten wir etwas Probleme mit der Bremse, und es war am Ende der Geraden schon etwas beängstigend. Die zwei vor mir waren einfach unglaublich, ihr Rhythmus war außer Reichweite. Wir werden aber versuchen, uns am nächsten Wochenende zu steigern und wollen um den Sieg mitreden.“

Deniz Öncü hatte seine KTM auf die Pole-Position gestellt und ging beim Reifenpoker auf der abtrocknenden Strecke auf Risiko. Er ließ sich vorn und hinten einen Slick montieren. Nur machten es seine Mechaniker zu spät. Sie wurden nicht vor der Drei-Minuten-Tafel fertig, und so musste der 18-jährige Türke aus der Boxengasse starten. Die Strecke trocknete auch nicht so ab, wie er gehofft hatte, und so blieb ihm nur der 21. Platz im Ziel.“ ■



Moto3

Max Kofler: Bestes Ergebnis bei Comeback

Nach seinem Wirbelbruch war lange nicht klar, ob Maximilian Kofler auf dem Red Bull Ring überhaupt fahren kann. Er konnte und sorgte mit P9 im Rennen für eine Sensation.

68 Tage musste Maximilian Kofler nach seinem in der ersten Runde des Mugello-Grand-Prix gebrochenen Rückenwirbel pausieren, doch rechtzeitig zu seinem Heim-GP verhalf alles so weit, dass die Ärzte dem bald 21-Jährigen grünes Licht gaben. Und Kofler machte mehr aus der Situation, als er es sich zu träumen gewagt hatte. Im Qualifying reichte es zwar nur für den 24. Startplatz, doch als es auf abtrocknender Strecke ins Rennen ging, nutzte er seine Streckenkenntnis und fuhr sich in die vordere Gruppe. Zeitweilig lag er gar auf dem sechsten Platz, im Ziel war er noch immer hervorragender Neunter, sein bislang bestes WM-Ergebnis.

„Ich bin megahappy“, war Kofler ganz außer sich. „Es war körperlich und mental ein sehr anstrengendes Rennen. Ich habe alles gegeben und bin sehr zufrieden. Dabei mag ich Mischverhältnisse eigentlich nicht. Ich konnte aber gleich in der ersten Runde 15 Kontrahenten überholen.“ ■ IP



POLARITY PHOTO

Maximilian Kofler: Starke Leistung

MotoGP Rookies Cup

Muñoz und Alonso teilen sich die Siege

Das erste Rennen des ersten Red-Bull-Ring-Wochenendes gewann Daniel Muñoz, das zweite ging an Cup-Leader David Alonso. Noah Dettwiler sammelte Punkte.

Im ersten Rennen kämpfte eine Achtergruppe um den Sieg, schließlich konnte der 15-jährige Spanier Daniel Muñoz sich vor seinem 17-jährigen Landsmann Ivan Ortolá und dem 15-jährigen kolumbianischen Cup-Leader David Alonso durchsetzen. Im zweiten Rennen drehte Alonso den Spieß um und gewann mit über vier Sekunden Vorsprung.“

Der Schweizer Noah Dettwiler holte in beiden Rennen Punkte. „Ich bin vom zehnten Platz gestartet, habe aber im ersten Rennen den Anschluss an die erste Gruppe verloren und wurde schließlich 13. Im zweiten Rennen war ich dann in der Gruppe, die um den zehnten Platz kämpfte, ich konnte mich aber nicht ganz durchsetzen und wurde 15. Damit bin ich nicht ganz zufrieden, aber ich weiß, woran ich arbeiten muss, dass es nächstes Wochenende besser wird.“

Der Österreicher Jakob Rosenthaler wollte bei seinem Heimrennen auftrumpfen. „Mit Platz 15 im Qualifying hat das Wochenende eigentlich gut angefangen, das war besser als meine bisherigen Startplätze“, so Rosenthaler. „Im ersten Rennen habe ich leider die erste Runde nicht so gut erwischt, ich bin in der ersten Kurve etwas abgedrängt worden. Ich habe dann mit vielen anderen Fahrern gekämpft, und dabei ist ein Loch nach vorne entstanden. So bin ich schließlich 17. geworden. Im zweiten Rennen war ich schon weiter vorne, konnte vom Speed her aber nicht mit der ersten Gruppe mithalten.“ ■ PC

die Oberhand



Wilder Kampf: In der letzten Runde berührten sich Acosta (#37) und García mehrmals

MOTOGP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Red Bull Ring (A) – 8. August 2021 10. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,314 km über 23 Runden à 4,318 km. 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 17 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Pedro Acosta (E)	KTM	23	39.45,869 min	1.41,801 min	25
2.	Sergio García (E)	GasGas	23	+14,431 sec	1.41,790 min	20
3.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	23	+15,410 sec	1.42,299 min	16
4.	Jaume Masiá (E)	KTM	23	+15,510 sec	1.42,492 min	13
5.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	23	+18,847 sec	1.42,007 min	11
6.	Darryn Binder (ZA)	Honda	23	+20,534 sec	1.40,659 min	10
7.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	23	+30,080 sec	1.43,424 min	9
8.	Yuki Kunii (J)	Honda	23	+30,174 sec	1.43,546 min	8
9.	Maximilian Kofler (A)	KTM	23	+30,245 sec	1.43,531 min	7
10.	Adrián Fernández (E)	Husqvarna	23	+36,355 sec	1.42,975 min	6
11.	Filip Salac (CZ)	KTM	23	+36,437 sec	1.42,958 min	5
12.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+36,659 sec	1.43,265 min	4
13.	John McPhee (GB)	Honda	23	+36,665 sec	1.41,267 min	3
14.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	+37,514 sec	1.42,182 min	2
15.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+37,918 sec	1.43,406 min	1
16.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+47,645 sec	1.43,717 min	–
17.	Andrea Migno (I)	Honda	23	+52,877 sec	1.41,350 min	–
18.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	23	+53,006 sec	1.43,954 min	–
19.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+55,944 sec	1.43,991 min	–
20.	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	23	+1.06,540 min	1.42,090 min	–
21.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+1.12,291 min	1.41,155 min	–
22.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	+1.22,638 min	1.45,660 min	–
23.	Riccardo Rossi (I)	KTM	23	+1.31,488 min	1.41,696 min	–
	Nicht gewertet:					
	David Salvador (E)	Honda	13	+9 Runden	1.44,714 min	–
	Andi Farid Izdihar (RI)	Honda	10	+11 Runden	1.46,437 min	–

Vorschau GP Österreich

ZEITPLAN

GP von Österreich/Red Bull Ring (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 13. August 2021		
9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 14. August 2021		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.!0–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 15. August 2021		
8.40–9.00	Moto3	Warm-up
9.10–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 23 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 25 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 28 Rdn.

STATISTIK

GP von Österreich/Red Bull Ring

Sieger 2020
Moto3: Albert Arenas (E), KTM
Moto2: Jorge Martín (E), Kalex
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati
Pole-Position 2020
Moto3: Raúl Fernández (E), KTM, 1.36,277 (= 161,4 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.28,681 (= 175,2 km/h)
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha 1.23,450 (= 186,2 km/h)
Schnellste Runde 2020
Moto3: Darryn Binder (ZA), KTM, 1.36,670 (= 160,8 km/h)
Moto2: Jorge Martín (E), Kalex, 1.29,102 (= 174,4 km/h)
MotoGP: Álex Rins (E), Suzuki, 1.24,007 (= 185,0 km/h)
Rundenrekord
Moto3: Ayumu Sasaki (J), KTM, 1.36,103 (= 161,7 km/h) (2020)
Moto2: Marco Bezzecchi (I), Kalex, 1.28,687 (= 175,2 km/h) (2020)
MotoGP: Andrea Dovizioso (I), Ducati 1.23,827 (= 185,4 km/h) (2019)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	183
2.	García	130
3.	Fenati	96
4.	Foggia	86
5.	Masiá	85
6.	Binder	79
7.	Sasaki	68
8.	Antonelli	67
19.	Dupasquier	27
26.	Kofler	10

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	215
2.	Honda	188
3.	GasGas	142
4.	Husqvarna	100

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	268
2.	Santand. Cons. GasGas Team	168
3.	Petronas Sprinta Racing	119
4.	Indonesian Gresini Racing Moto3	117
5.	Leopard Racing	116
6.	Sterilgarda Max Racing Team	112
7.	Red Bull KTM Tech3	93
10.	CarXpert PrüstelGP	69

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Öncü	1.36,453 min
2.	García	1.36,477 min
3.	Fenati	1.36,506 min
4.	Acosta	1.36,575 min
5.	Guevara	1.36,635 min
6.	Foggia	1.36,637 min
7.	Masiá	1.36,637 min
8.	Binder	1.36,657 min
9.	Alcoba	1.36,716 min
10.	Rodrigo	1.36,720 min
11.	Antonelli	1.36,728 min
12.	McPhee	1.36,743 min
13.	Rossi	1.36,807 min
14.	Suzuki	1.36,819 min
15.	Sasaki	1.37,116 min
16.	Migno	1.37,296 min
17.	Nepa	1.37,513 min
18.	Salac	1.35,987 min
19.	Artigas	1.36,742 min
20.	Tatay	1.36,818 min
21.	Yamanaka	1.36,872 min
22.	Kunii	1.36,882 min
23.	Fellon	1.36,953 min
24.	Kofler	1.36,970 min
25.	Toba	1.37,317 min
26.	Salvador	1.37,366 min
27.	Fernández	1.37,538 min
28.	Izdihar	1.37,713 min

Hier ging's zur Sache: Toprak Razgatlioglu (#54) und Scott Redding im Zweikampf

BÖRNER

Wieder spannend

Zwei Siege von Razgatlioglu, einer von Redding – und WM-Leader Rea patzt. Die Superbike-Weltmeisterschaft ist nach dem Debüt im tschechischen Autodrom Most wieder offen.

Von: **Toni Börner**

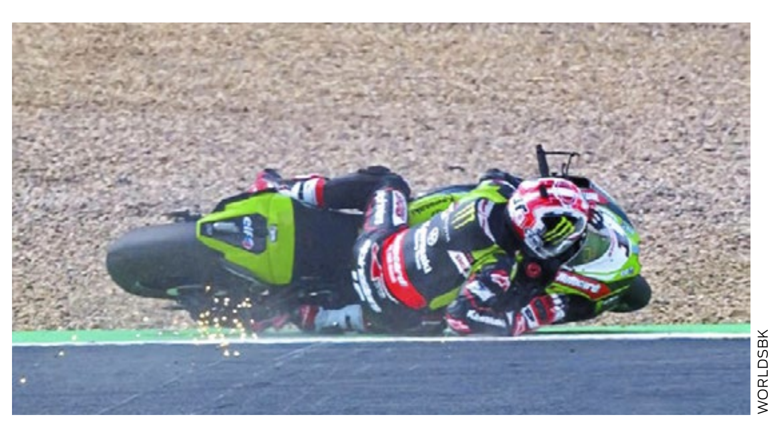
Toprak Razgatlioglu war im tschechischen Most bis zum Sonntags-Hauptrennen das Maß der Dinge – oder zunächst einfach bereit, die größeren Risiken einzugehen. Die Pole-Position verpasste er um 67 Tausendstelsekunden an Kawasaki-Pilot Jonathan Rea. Der patzte im ersten Lauf gleich zweimal: Bei der Jagd auf Razgatlioglus Yamaha rutschte dem Weltmeister eingangs Kurve eins das Vorderrad weg. Rea hob seine ZX10RR wieder auf und fuhr weiter, nur um wenige Runden später in der vorletzten Kurve des Autodroms wieder zu stürzen. Dann war Schluss. „Mir geht es gut", unterstrich er den wichtigsten Fakt. „Nach dem ersten Sturz war ich noch Elfter, also in den Punkten, davon wollte ich etwas nach Hause retten. Ich war konzentriert, habe nicht übermäßig gepusht. Ich weiß nicht, was da passiert ist. Einfach frustrierend."

Razgatlioglu machte nun Jagd auf Scott Redding, und das Duell stieg in den letzten beiden Runden zu Kinoqualität auf. Auf der allerletzten Rille presste sich der Türke in der vorletzten Kurve der letzten Runde an Redding vorbei. „Als ich Jonny stürzen sah, wusste ich, dass ich so viele Punkte wie möglich gutmachen musste", so der Yamaha-Pilot. „In der letzten Runde habe ich Scott in jeder Kurve attackiert, denn ich brauchte diese 25 Punkte." Redding hingegen war sauer. „Ich hatte das Knie schon am Boden, da presst man sich nicht mehr innen rein – schon gar nicht hier, wo die Sturzräume so knapp bemessen sind", konstatierte er.

Im Superpole-Race trug erneut Razgatlioglu den Sieg davon, erneut vor Redding, Rea wurde nach Patzer Dritter. Der Nordire hatte wieder um den Sieg gekämpft, als er in der Schikane den Notausgang nehmen musste und in der letzten Runde noch von Redding überholt wurde. Trotzdem wurde der dritte Platz von Rea gefeiert: Es war sein 200. Podest in der Superbike-Weltmeisterschaft.

Starker Einstand von Fritz

YART Yamaha hatten mit ihren Endurance-Bikes für Marvin Fritz und den Tschechen Karel Hanika eine Wildcard erhalten. Die EWC-Yamahas hatten gegenüber der Konkurrenz einen klaren Nachteil: Es fehlten fast 20 PS und sie hatten knapp zehn Kilogramm mehr. Dennoch glänzte Fritz im ersten Lauf als Zehnter und im Superpole-Rennen als Zwölfter. Lauf zwei wurde durch den Sturz von Bassani in Kurve eins beeinträchtigt, als der Deutsche ausweichen musste. Davon unbeeindruckt kämpfte er sich wieder an die Top 10 heran – stürzte dann aber selbst noch und wurde 19. Die Pace hätte für den Kampf um Rang 6 gereicht. ■



WORLDSBK

Das gab es so noch nicht: Jonathan Rea stürzte im ersten Rennen zweimal



BÖRNER

Marvin Fritz (#17): Mit der Endurance-Yamaha viele Superbiker beschämt

Supersport-WM

Aegerter siegt einmal

Steven Odendaal und Dominique Aegerter teilten sich in Most die Siege. Philipp Öttl fuhr wieder aufs Podest, Randy Krummenacher erlebte einen Rückschlag.

Von: **Toni Börner**

Im ersten Rennen stand Aegerter nach „nur“ Platz 4 erst zum dritten Mal in dieser Saison nicht auf dem Podest. „Ich musste am Anfang den Reifen schonen und wollte am Ende angreifen“, sagte er. Doch dann kam sieben Runden vor Schluss der Abbruch – offiziell wegen des Streckenzustands. Damit konnte Odendaal seinen vierten Saisonsieg verbuchen. „Für mich ist das auch ein halbes Heimrennen“, so der Südafrikaner. „Meine Frau stammt ja aus der Tschechischen Republik. Pole-Setter Gonzales wurde Zweiter, Philipp Öttl sicherte sich den dritten Rang und damit sein fünftes Saisonpodest. Am Sonntag gelang Aegerter ein Start-Ziel-Sieg. „Das war ein unglaubliches Rennen heute“, so Aegerter. „Wir hatten zwei Reifen zur Auswahl, und wir haben den weicheren genommen. Das war wohl richtig, denn ich konnte alle Runden lang führen. Es war motivierend und schön, die ganzen Fans zu sehen.“ Philipp Öttl wurde Vierter.

Für Randy Krummenacher wurde Most ein Wochenende zum Vergessen: Am Samstag sah er das Ziel noch auf dem elften Platz, am Sonntag musste er mit technischen Problemen aufgeben. „Ich kann nur nach vorne schauen und hoffen, dass das nächste Wochenende in Navarra besser wird“, so Krummenacher. „Most muss ich zu den Akten legen.“ ■



BÖRNER

Dominique Aegerter (#77): Im ersten Lauf vereitelte Abbruch seinen Schlussspurt

Superbike-WM

Es geht auf und ab

Im ersten Lauf am Samstagnachmittag holte Tom Sykes für die Bayern die Kohlen aus dem Feuer und wurde Neunter, im Superpole-Rennen wurde der Engländer gar Fünfter.

Von: **Toni Börner**

Sykes hatte am Start des ersten Rennens nicht in die Schikane einlenken können und musste den Notausgang nehmen. Er fiel damit zurück und konnte seinen guten vierten Startplatz aus der Superpole nicht halten. Nur 15 Tausendstelsekunden hatten ihm auf Reihe eins gefehlt. Qualifying, das kann BMW mittlerweile. „Sobald wir den Q-Reifen draufhaben, kann ich meine M 1000 RR wesentlich natürlicher fahren, und das Bike reagiert besser“, konstatierte Sykes. „Ich bin über das Ergebnis enttäuscht, aber wir haben viel gelernt.“

Teamkollege Michael van der Mark war vom 17. Startplatz aus losgefahren und hatte sich bis auf Rang 8 nach vorn gekämpft, als er stürzte. „Eingangs Turn 20 ist mir das Motorrad weggerutscht“, so der Niederländer. „Schade, denn mit unserer Pace können wir zufrieden sein.“ Am Sonntag wurde Van der Mark im Superpole-Rennen Elfter und im zweiten Rennen Siebter. Sykes holte am Sonntag die Ränge 5 und 9. ■



BÖRNER

Michael van der Mark: Pace gut, aber einmal gestürzt

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Von den Auslaufzonen im Autodrom Most zeigte sich keiner begeistert. Zwar lobten die meisten Fahrer den neuen Asphalt und auch das Layout gefiel dem Großteil, doch für die Superbike-WM sei Most nicht gemacht. „Durch den neuen Asphalt fahren wir noch höhere Kurvengeschwindigkeiten – und das an Stellen, wo du definitiv nicht stürzten willst“, konstatierte Ducati-Werksfahrer Scott Redding. Fakt aber war auch, dass die Fahrer die Dorna für ihr Engagement lobten, die Weltmeisterschaft mit 13 Rennen auf die Beine zu stellen.

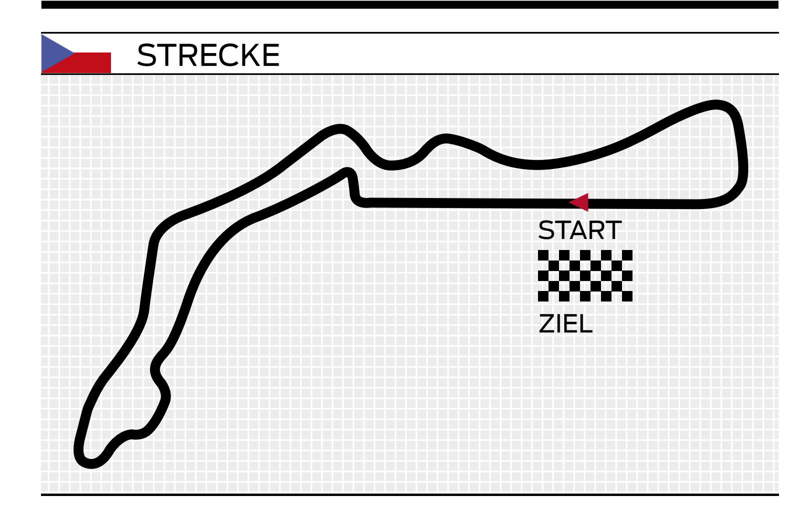
SUPERSPORT-300-WM
Sieg für das sächsische Freudenberg KTM WorldSSP Team und den Niederländer Victor Steeman im ersten Lauf der 300er-Supersport-WM: Der RC390R-Pilot fuhr einen Vorsprung von über fünf Sekunden heraus. Hinter ihm kamen Alejandro Carrion und Lokalmatador Oliver König auf das Podest, die Ränge 2 bis 5 waren lediglich durch 19 Tausendstelsekunden getrennt. Tom Booth-Amos hatte nach einem Problem in der Startaufstellung aus der Boxengasse losfahren müssen und kämpfte sich vom letzten noch auf den achten Rang nach vorne, ehe ihm die Runden für eine weitere Verbesserung ausgingen. Am Sonntag machte er den verpatzten ersten Lauf mit Rang 2 hinter Jeffrey Buis und vor Carrion wieder wett.

SUPERBIKE-WM
Am Sonntag wurde eine ganze Reihe von IDM-Fahrern auf den Tribünen gesehen: Die GERT56-Teamkollegen und Trainingspartner Julian Puffe und Toni Finsterbusch hatten sich zusammen mit den Supersport-Piloten Jan-Ole Jähnig und Chris Beinlich in Turn 1 postiert, um den Profis zuzusehen. Profi-Mountainbiker Denny Tischendorf begleitete seine motorisierten Kumpels.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

AUTODROM MOST (CZ) 4,212 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.31,684
2.	Razgatlioglu	1.31,751
3.	Redding	1.32,158
4.	Sykes	1.32,173
5.	Gerloff	1.32,238
6.	Locatelli	1.32,335
7.	Haslam	1.32,352
8.	Rinaldi	1.32,530
9.	Lowes	1.32,559
10.	Bassani	1.32,911
11.	Bautista	1.32,928
12.	Fritz	1.33,164
13.	Hanika	1.33,249
14.	Delbianco	1.33,434
15.	Rabat	1.33,470
16.	Davies	1.33,607
17.	Van der Mark	1.33,994
18.	Kozane	1.34,167
19.	Viñales	1.34,280
21.	Folger	1.34,499

WM-STAND FAHRER

1.	Rea	266 Punkte
2.	Razgatlioglu	263
3.	Redding	216
4.	Lowes	143
5.	Rinaldi	135
6.	Gerloff	127
7.	Sykes	121
8.	Locatelli	119
19.	Folger	8
22.	Fritz	6

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	283 Punkte
2.	Kawasaki	280
3.	Ducati	277
4.	BMW	152
5.	Honda	109

ERGEBNIS 1. RENNEN

Most (CZ) – 7. August 2021 16. WM-Lauf; 92,664 km über 22 Rdn. à 4,212 km; 23 Fahrer gestartet, 14 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	34.14,370 min	1.32,697	25
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+0,040 s	1.32,826	20
3.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+13,838 s	1.33,284	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+16,650 s	1.33,519	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+16,935 s	1.33,343	11
6.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	22	+17,099 s	1.33,045	10
7.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+22,590 s	1.33,382	9
8.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+24,728 s	1.33,616	8
9.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	22	+26,924 s	1.33,675	7
10.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	22	+39,559 s	1.34,314	6
11.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	22	+58,991 s	1.35,356	5
12.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	22	+59,105 s	1.35,177	4
13.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+1.21,929 min	1.33,787	3
14.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	21	+1 Runde	1.35,772	2

ERGEBNIS 2. RENNEN

Most (CZ) – 8. August 2021 18. WM-Lauf; 92,664 km über 22 Rdn. à 4,212 km; 23 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	34.06,298	1.32,415	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	+3,587 s	1.32,496	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+12,460 s	1.32,787	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+15,206 s	1.32,763	13
5.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+19,479 s	1.33,404	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+19,901 s	1.32,974	10
7.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	22	+20,034 s	1.33,153	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	22	+20,250 s	1.33,080	8
9.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	22	+24,043s	1.33,443	7
10.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+25,257 s	1.33,410	6
11.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+29,203 s	1.33,288	5
12.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	22	+38,396 s	1.33,503	4
13.	Tito Rabat (E)	Ducati Panigale V4 R	22	+41,674 s	1.34,225	3
16.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	22	+54,354 s	1.34,589	-
19.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	22	+1.12,286 min	1.33,415	-

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Most (CZ) – 8. August 2021 17. WM-Lauf; 42,120 km über 10 Rdn. à 4,212 km; 23 Fahrer gestartet, 20 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	15.28,861 min
2.	Scott Redding (GB)	Ducati Panigale V4 R	+0,496 s
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+1,384 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+5,765 s
5.	Tom Sykes (GB)	BMW S 1000 RR	+8,694 s
6.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+9,306 s
7.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+10,152 s
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+11,216 s
9.	Alvaro Bautista (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+11,514 s
10.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+12,344 s
11.	Michael v. d. Mark (NL)	BMW S 1000 RR	+12,518 s
12.	Marvin Fritz (D)	Yamaha YZF-R1	+14,342 s
13.	Leon Haslam (GB)	Honda CBR 1000 RR-R	+15,591 s
14.	Chaz Davies (GB)	Ducati Panigale V4 R	+22,917 s
18.	Jonas Folger (D)	BMW S 1000 RR	+30,804 s

SUPERSPORT-WM

Most (CZ) – 7. August 2021
9. WM-Lauf; 50,544 km über 12 Rdn. à 4,212 km; 34 Fahrer gestartet, 30 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	20.19,624 min
2.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF-R6	+0,369 s
3.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+0,661 s
4.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+2,074 s
11.	Randy Krummenacher (CH)	Yamaha YZF R6	+1 Sektor
18.	Luca Grünwald (D)	Suzuki GSX-R600	+2 Sektoren
19.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+2 Sektoren
23.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+2 Sektoren
25.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+2 Sektoren
29.	Max Enderlein (D)	Yamaha YZF R6	+1 Runde

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	207 Punkte
2.	Odendaal	170
3.	Öttl	137
7.	Krummenacher	67
24.	Enderlein	5
26.	Brenner	4
28.	Grünwald	3

SUPERSPORT-WM

Most (CZ) – 8. August 2021
10. WM-Lauf; 80,028 km über 19 Rdn. à 4,212 km; 31 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 23 Grad, Asphalt 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Domin. Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	30.31,673 min
2.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF R6	+1,064 s
3.	Manuel Gonzáles (E)	Yamaha YZF-R6	+1,166 s
4.	Philipp Öttl (D)	Kawasaki ZX-6R	+7,303 s
5.	Luca Bernardi (RSM)	Yamaha YZF R6	+8,528 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Yamaha YZF R6	+8,536 s
11.	Max Enderlein (D)	Yamaha YZF R6	+28,337 s
12.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+30,592 s
13.	Luca Grünwald (D)	Suzuki GSX-R600	+39,474 s
16.	Stéphane Frossard (CH)	Yamaha YZF R6	+41,082 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	250 Punkte
2.	Kawasaki	157
3.	MV Agusta	114

SUPERSPORT-300-WM

Most (CZ) – 7. August 2021
7. WM-Lauf; 58,968 km über 14 Rdn. à 4,212 km; 44 Fahrer gestartet, 38 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Victor Steeman (NL)	KTM RC 390 R	25.12,026 min
2.	Alejandro Carrión (E)	Kawasaki Ninja 400	+5,340 s
3.	Oliver König (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+5,345 s
4.	Samuel di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+5,350 s
5.	Bahattin Sofuoglu (TR)	Yamaha YZF-R3	+5,359s
6.	Adrián Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+5,712 s
7.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	+6,216 s
8.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+6,796 s
9.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+8,167 s
15.	Christian Stange (D)	Kawasaki Ninja 400	+18,903 s

SUPERSPORT-300-WM

Most (CZ) – 8. August 2021
8. WM-Lauf; 80,028 km über 19 Rdn. à 4,212 km; 44 Fahrer gestartet, 32 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jeffrey Buis (NL)	Kawasaki Ninja 400	25.16,306 min
2.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki Ninja 400	+0,008 s
3.	Alejandro Carrión (E)	Kawasaki Ninja 400	+0,032 s
4.	Victor Steeman (NL)	KTM RC 390 R	+0,130 s
5.	Adrián Huertas (E)	Kawasaki Ninja 400	+1,183 s
6.	Oliver König (CZ)	Kawasaki Ninja 400	+1,212 s
7.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+8,149 s
8.	Koen Meuffels (NL)	Kawasaki Ninja 400	+8,163 s
9.	Victor Rodriguez Nunez (E)	Kawasaki Ninja 400	+8,290 s
10.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+8,353 s

WM-STAND FAHRER

1.	Huertas	129 Punkte
2.	Booth-Amos	118
3.	Buis	86
4.	Di Sora	77
5.	Steeman	63
6.	De Cancellis	62
34.	Stange	1

WM-STAND HERSTELLER

1.	Kawasaki	195 Punkte
2.	Yamaha	104
3.	KTM	63

NACHRICHTEN

MOTO3

Der Wiedereinstieg mit zwei Fahrern nach der Tragödie um Jason Dupasquier gelang dem sächsischen PrüstelGP-Team mit Erfolg. Der Japaner Ryusei Yamanaka führte die zweite Verfolgergruppe an und wurde Siebter, der Tschече Filip Salac, der zu Prüstel zurückgekehrt ist, wurde Elfter.

NORTHERN TALENT CUP

Auf dem Red Bull Ring gab es zwei ungarische Siege: Den ersten Lauf gewann Rossi Moor, den zweiten sein Landsmann Kevin Farkas. Im Gesamtklassement führt der Tscheche Jakub Gurecky mit 195 Punkten vor dem Belgier Lorenz Luciano (142) und Moor (141).

Superbike-WM

Folger: Pechsträhne reißt nicht ab

Für Jonas Folger bleibt der Restart seiner Karriere in der Superbike-WM schwierig und mit Pech behaftet. In Most ruinierte der Zeitverlust durch einen Sturz seine Chancen.

Von: **Toni Börner**

Während der Trainingsfreitag in Most mit Platz 15 und nur 1,5 Sekunden Rückstand vielversprechend begann, gab es am Samstagmorgen den ersten von weiteren Tiefschlägen. „Ich bin sehr früh gestürzt", seufzte der letztjährige IDM-Superbike-Champion. „Es war nichts Schlimmes, aber es hat lange gedauert, bis mein Motorrad und ich in der Box zurück waren."

Erst kurz vor Beginn der Superpole war die M 1000 RR wieder einsatzbereit. „Ich bin am Morgen nur zwei Runden gefahren und habe im Qualifying keine anständige Zeit zusammengebracht." Folger landete auf Startplatz 21 und war damit in Reihe sieben Drittletzter. Dann kam es noch dicker. In der siebten Runde ging der Motor seiner BMW kapital hoch und der 27-Jährige rollte aus. „Schon nach dem Start habe ich beim Schalten gemerkt, dass am Motor irgendetwas nicht sauber läuft", stöhnte er.

Im Warmup gab es mit Rang 17 einen ersten Hoffnungsschimmer auf Besserung. Im Superpole-Rennen kam Folger als 18. ins Ziel, im zweiten Rennen am Sonntagnachmittag gab es Rang 16. „Das zweite Rennen war an diesem Wochenende das Beste, ist aber auch wieder nicht so gelaufen, wie ich mir das vorgestellt habe", sagte er. „Ich hatte mit Handling, Bremsen und Kurvenausgang zu kämpfen." Man tue sich extrem schwer, den Weg zu finden. „Ich will konstant in die Punkte fahren und hoffe, dass uns bald ein Schritt gelingt." Einen Tag funktioniert die BMW M 1000 RR – und am nächsten Tag wohl nicht.

Nach dem Sturz in FP3 hatte Folger viel Zeit verloren. Zuvor lag er in diesem Training noch an vierter Stelle, ehe er zusehen musste. „Ich hatte gerade angefangen, diese Strecke zu mögen, aber nach dem Sturz und dem Ausfall am Samstagnachmittag denke ich anders", gab er zu Protokoll. „Ich habe in der Kurve warten müssen, bis die Session vorbei war." In Most gibt es außen keine Rettungswege, und weder Fahrer noch Maschine kamen zurück an die Box. „Das ist doppelt ärgerlich, weil meine Mechaniker so lange warten mussten, ehe sie mit der Reparatur anfangen konnten." Das gleiche Schicksal ereilte den Bayern nach dem Motorenplatzer erneut – dieses Mal bekam er aber wenigstens Gesellschaft. „Als Johnny Rea dort stürzte, hatte ich wenigstens jemanden zum Plaudern", nahm er es mit Galgenhumor. ■


BÖRNER

Jonas Folger: Als er begann, Most zu mögen, kam der Sturz, dann Motorschaden


BÖRNER

Auch im zweiten Rennen kam Folger nicht in die Punkteränge



Valentino Rossi: Der heute mit Abstand älteste Grand-Prix-Fahrer hört auf

MOTOGP

Das Ende einer Ära

Niemand ist bislang länger in der Motorrad-Weltmeisterschaft gefahren als Valentino Rossi. Doch jetzt hat der neunfache Weltmeister seinen Rücktritt bekannt gegeben. Mit ihm geht der letzte Fahrer, der noch einen 500er-Zweitakter fuhr – und einer, der wie kein anderer die Massen begeistert hat.

Von: **Imre Paulovits**

Valentino Rossi redete gar nicht lange herum: „Ich hatte das Privileg einer sehr langen und erfolgreichen Karriere, aber nun ist die Zeit gekommen, wo ich mich entschieden habe, dass dies meine letzte Saison als MotoGP-Fahrer wird“, begann er die eigens einberufene Pressekonferenz am Donnerstag in Spielberg. „Es ist eine sehr schwere Entscheidung gewesen, aber ich bin in diese Saison gegangen mit dem Ziel, um Podestplätze zu kämpfen. Dies haben wir nicht mehr geschafft. Und nachdem ich in der Sommerpause viel Zeit zum Nachdenken hatte, bin ich zu der Erkenntnis gekommen, dass es Zeit wird aufzuhören. Ich hatte viele Momente von purer Freude, Momente, die mir eine ganze Woche ein Lächeln ins Gesicht gezaubert haben. Jetzt wird es aber Zeit, ein neues Kapitel in meinem Leben aufzuschlagen.“

Der erfolgreichste Motorradrennfahrer der Neuzeit wird auch weiterhin Rennen fahren – wenn auch nicht mehr auf zwei, sondern auf vier Rädern. Dazu wird er sich seinem Team widmen, das ab dem nächsten Jahr auch in der MotoGP am Start stehen wird: „Ich hätte die Möglichkeit gehabt, in meinem Team weiterzufahren, aber ich habe mich entschieden, es nicht zu tun. Ich werde auf vier Rädern weitermachen, wenn auch nicht auf dem Niveau, auf dem ich Motorradrennen gefahren bin. Ich möchte GT-Rennen fahren, wo genau, steht noch nicht fest. Die 24 Stunden von Le Mans wären noch ein Traum.“

Per Zufall zum Motorrad

Eigentlich kehrt Rossi mit dem Automobilsport zu seinen Anfängen zurück. „Ich habe den Rennsport auf vier Rädern bei den Gokarts begonnen, weil Graziano Angst davor hatte, mich auf zwei Rädern Rennen fahren zu lassen“, blickt er zurück. „Doch dann bin ich an einem Punkt angekommen, wo der nächste Schritt sehr teuer geworden wäre. Also hat er probiert, was ich auf dem Minibike leisten kann. Das waren dann meine Anfänge, die mich in die Motorrad-WM geführt haben.“

In kürzester Zeit ist der talentierte Italiener über die nationale Produktionsmeisterschaft und die 125er-Europameisterschaft in die WM gekommen, und auch da hat er sich schnell durchgesetzt. Bereits in seinem ersten WM-Jahr 1996 hat er in Brünn seinen ersten Grand Prix gewonnen, ein Jahr später ist er bereits mit elf Siegen aus 15 Rennen 125er-Weltmeister geworden, zwei Jahre später schaffte er dies auch bei den 250ern. Als er zu den 500ern aufstieg, holte er auch dort im zweiten Jahr den Titel. „Er hätte es schon im ersten Jahr schaffen können, doch wir hatten ihn unterschätzt und die Sache zu Anfang der Saison nicht ernst genug genommen“, gestand sein langjähriger Crewchief Jeremy Burgess Jahre später. Er war aber zur richtigen Zeit am richtigen Ort, und so wurde er der letzte 500er- und der erste MotoGP-Weltmeister. Dass er noch fünf weitere Weltmeistertitel gewinnen konnte, hat ihn in den Kreis der erfolgreichsten Motorradrennfahrer der Geschichte erhoben.



MOTOGP

Lang ist es her: 1997 wurde Valentino Rossi das erste Mal Weltmeister

Liebling der Massen

Es waren aber nicht nur seine Erfolge, die Valentino Rossi zu einem weltweiten Phänomen gemacht haben. Bereits zu Beginn seiner Karriere fiel er durch seine erfrischenden Scherze und sein schrilles Auftreten auf. Sein Fanclub, der zunächst aus seinen engeren Freunden aus seinem Heimatort Tavullia bestand, ließ sich für jeden Sieg ein neues Outfit und eine neue Aktion einfallen, mal Robin Hood, mal eine erdachte Hühnerfarm oder einen Gefängnisausbruch. Die Schar seiner Fans nahm ein Ausmaß an, wie es das im Motorradsport noch nie gegeben hatte. Wie Barry Sheene in den 1970er-Jahren, schaffte es Rossi, weit über den Motorradsport hinaus bekannt zu werden und Popstar-Status zu erlangen. Wie der Brite damals seine Startnummer 7 zu seinem Markenzeichen machte, wurde die gelbe 46 die von Valentino Rossi, und seit mehr als zwei Jahrzehnten findet man ihn weltweit millionenfach auf Autos, Motorrädern und an allen erdenklichen Stellen aufgeklebt. Seine Vorliebe für die Farbe Gelb haben seine Fans übernommen und damit den Tribünen der Rennstrecken der ganzen Welt ein Gesicht gegeben. Doch er selbst hat all dies weitergegeben und mit seiner VR46 Academy viele junge Fahrer aus Italien an die Spitze der Weltmeisterschaft gebracht.

Ob er etwas bereut? „Nein, ich bereue nichts“, sagt Valentino Rossi. Doch dann werden seine Augen melancholisch. „Aber den zehnten Titel hätte ich schon gern gehabt. Und ich denke, ich hätte ihn auch verdient.“ ■



Samstagssieger Artem Laguta (rot) hinter Wildcard-Pilot Dominik Kubera

VELDHUIZEN

Ein Punkt Unterschied

Der zuvor Führende in der Speedway-GP-Serie, Maciej Janowski, verabschiedete sich in Lublin nach einer katastrophalen Leistung an beiden Renntagen überraschend aus dem Kreis der Titelanwärter. Kein Weg führt nun an Bartosz Zmarzlik vorbei. Der Titelverteidiger fuhr wieder zwei großartige Rennen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Erstmals wurde ein Speedway-GP im polnischen Lublin ausgetragen. Die sehr schmalen Geraden der 382 Meter langen Bahn ließen nicht viele Linien zu. Ein guter Start war von enormer Wichtigkeit. Das bekam – ausgerechnet an seinem 30. Geburtstag – der Führende in der Gesamtwertung, Maciej Janowski, zu spüren. Ohne jegliche Fortune schaffte er es mit fünf Punkten nicht einmal in die Halbfinals. Schon vor dem Rennen wusste er um seine Probleme: „Ich arbeite an meinen Starts und hoffe, dass es besser wird. Die fehlende Geschwindigkeit beim Start macht uns ein wenig Sorgen.“ Das Janowski-Desaster setzte sich im zweiten GP am Samstag deutlich fort. Mit nur vier Punkten aus fünf Läufen und 72 Zählern in der Gesamtwertung verabschiedete sich der Breslauer aus dem Kreis der Titelaspiranten. Seit dem letzten Wochenende ist Bartosz Zmarzlik der alleinige Spitzenreiter der GP-Wertung. Der Titelverteidiger bot wie schon zuvor in Wroclaw eine eindrucksvolle Vorstellung.

Dritter Sieg in Folge

Profitierend von einem äußerst schlechten Start von Artem Laguta, hatte Zmarzlik im Finale am Freitag keine Probleme und gewann seinen dritten GP in Folge. Artem Laguta revanchierte sich für diese Niederlage prompt in einem dramatischen Finale am Samstag. Zmarzlik hatte den besseren Start, nachdem er den Russen mit dem Ellenbogen nach außen gedrückt hatte. Ende der zweiten Runde machte der Weltmeister einen entscheidenden Fehler, als er zu weit nach außen driftete. Laguta stieß sofort in die Lücke und fuhr einen verdienten Sieg ein. „Ich bin glücklich über die gesamte Leistung. Besonders darüber, dass ich den Weltmeister von hinten kommend geschlagen habe“, sagte Laguta nach dem Rennen. Er liegt jetzt nur noch einen Punkt hinter Zmarzlik.

„Ich bin sehr glücklich. Ich war wieder im Finale, und das ist für mich sehr wichtig. Im Finale machte ich einen kleinen Fahrfehler. Auch mit meinem Setup haben wir einen Fehler gemacht“, kommentierte Zmarzlik seine Leistung.

Überschattet wurde der zweite GP von einem Sturz von Martin Vaculik in der Startkurve von Lauf 12. Dabei brach sich der Slowake ein Schlüsselbein gleich viermal. Erwähnenswert ist noch das unglaubliche GP-Debüt von Wildcard-Fahrer Dominik Kubera. Der 22-jährige Pole konnte in beiden Rennen auf das Siegerpodest fahren. Die GP-Serie wird bereits am kommenden Samstag mit einem Rennen im schwedischen Malilla fortgesetzt. ■

SPEEDWAY-WM

Lublin (PL), 6. August

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	12 Vorlaufpunkte
2.	Dominik Kubera (PL)	10
3.	Fredrik Lindgren (S)	8
4.	Artem Laguta (RUS)	11
5.	Jason Doyle (AUS)	10
6.	Tai Woffinden (GB)	9
7.	Leon Madsen (DK)	9
8.	Emil Sayfutdinov (RUS)	7
9.	Max Fricke (AUS)	7
10.	Matej Zagar (SLO)	7

Lublin (PL), 7. August

1.	Artem Laguta (RUS)	13 Vorlaufpunkte
2.	Bartosz Zmarzlik (PL)	14
3.	Dominik Kubera (PL)	10
4.	Fredrik Lindgren (S)	10
5.	Emil Sayfutdinov (RUS)	8
6.	Tai Woffinden (GB)	9
7.	Max Fricke (AUS)	7
8.	Anders Thomsen (DK)	8
9.	Robert Lambert (GB)	7
10.	Jason Doyle (AUS)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 11 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	101 Punkte
2.	Artem Laguta	100
3.	Fredrik Lindgren	80
4.	Emil Sayfutdinov	79
5.	Maciej Janowski (PL)	72
6.	Tai Woffinden	65
7.	Leon Madsen	59
8.	Max Fricke	52
9.	Jason Doyle	47
10.	Martin Vaculik (SK)	45

NACHRICHTEN

FRANCIS GUSTS U19-EUROPAMEISTER

Der junge Lette Francis Gusts gewann am Samstag beim Heimrennen in Riga die Speedway-U19-Europameisterschaft. Er musste sich nur im ersten Lauf dem Briten Drew Kemp (4.) geschlagen geben. Um Platz 2 gab es ein Stechen zwischen dem Schweden Philip Hellström-Baengs und dem Polen Mateusz Cierniak (beide 11 Punkte), das der Schwede gewann. Der einzige qualifizierte Deutsche, Norick Blödorn, konnte nicht in den Titelkampf eingreifen: In seinem zweiten Lauf wurde er als Sturzverursacher disqualifiziert, im vierten Durchgang konnte er gewinnen. In seinem letzten Lauf gab der Holsteiner nach einem Aufsteiger seines Motorrades auf – Platz 13 (5 Punkte).

LANDSHUT FESTIGT PLATZ 3 IN POLEN

Landshut gewann am Sonntag in Posen bereits sein sechstes Rennen in der 2. polnischen Speedway-Liga mit 56:34. Beste waren Dimitri Bergé (14 Punkte), Kai Huckenbeck (13) und Martin Smolinski (11). Norick Blödorn, der am Vortag noch in Riga EM fuhr, kam auf sechs Punkte. Damit ist den „Devils“ ein Rennen vor Schluss der Vorrunde Platz 3 kaum noch zu nehmen und die Niederbayern haben beste Aussichten, in die Play-offs der besten vier um Meistertitel und Aufstieg einzuziehen. Die Wölfe Wittstock mussten indes am Samstag zu Hause gegen den neuen Tabellenführer Opole im elften Match die elfte Niederlage einstecken. Beim 39:51 waren Lukas Baumann (9 Punkte), Max Dilger (8) und Matej Ivacic (7) die besten Wittstocker.

TABELLE 2. POLNISCHE LIGA

1. Opole	10	21	+173
2. Rawicz	10	20	+80
3. Landshut	11	16	+80
4. Daugavpils	10	13	+39
5. Rzeszow	10	11	-25
6. Poznan	9	6	-63
7. Wittstock	11	0	-262



Des einen Pech, des anderen ...: GP-Sieger und WM-Spitzenreiter Tim Gajser

Last-Minute-Drama

Bei WM-Lauf Nr. 7 im sandigen Kegums hatte Titelverteidiger Tim Gajser (Honda) das Glück auf seiner Seite. Nach einem Last-Minute-Drama gewann der Slowene den Lettland-GP vor dem KTM-Duo Jorge Prado und Jeffrey Herlings. Henry Jacobi wurde starker Elfter, Landsmann Tom Koch jubelte über Rang 14.

Von: **Frank Quatember**

Die Naturstrecke in Kegums sieht auf den ersten Blick nicht sehr spektakulär aus, hat es aber wegen des harten und gefährlichen Bodens unter einer dünnen Sandschicht in sich. Konzentrationsfehler verzeiht Kegums nicht, auch nicht einem Superstar wie Jeffrey Herlings. Der Holländer auf der Factory-KTM verschenkte den sicher geglaubten GP-Sieg in der Schlussrunde von Lauf 2 an WM-Spitzenreiter Gajser und musste zähneknirschend mit Rang 3 in der Tageswertung zufrieden sein.

In Lauf 1 der MXGP-Klasse hatte nichts auf dieses dramatische Ende hingedeutet. Startsieger Herlings setzte nach Kurve 2 die Ellenbogen ein und schob sich an Leichtgewicht Prado vorbei in Führung. Tim Gajser zog mit einem ähnlichen Manöver nach und machte sich an die Verfolgung des bulligen Holländers.

Verletzung kein Thema

Die WM-Mitfavoriten Romain Febvre (Kawasaki) und Multichampion Tony Cairoli gerieten bereits auf der Startgeraden aneinander und verloren zunächst den Anschluss an die Top 3. Richtig spannend wurde es erst in Rennhälfte 2, wenn auch nicht im Kampf um den Laufsieg. Cairoli bekam seine übliche zweite Luft, schnappte sich zunächst Yamaha-Pilot Glenn Coldenhoff und machte Druck auf den Drittplatzierten Prado. Das herrliche Katz-und-Maus-Spiel der beiden Mattighofener Champions begann und endete mit einem verdienten Sieg für den Altmeister.

> „Ich wollte Spaß haben und etwas für mein Selbstbewusstsein tun. Das hat geklappt!“
>
> GP-Sieger Tim Gajser

Der junge Spanier hatte nun Febvre und Pauls Jonass am Hinterrad, hielt aber Rang 4 bis zum Ziel. Der Sieg jedoch ging hochverdient und klar an Jeffrey Herlings, die Schulterverletzung war kein Thema mehr.

In Lauf 2 war es Romain Febvre, der mit der Werks-Kawasaki den Start gewann. Dahinter folgte Prado, der Kopf und Kragen riskierte, um am Franzosen vorbeizugehen – doch vergeblich. Dafür sorgte Febvre selbst, als er in Runde 3 stürzte und aus der Spitzengruppe fiel. Genauso wie Tony Cairoli, der eine Runde zuvor eine unnötige Bodenprobe nahm. Und somit war auf einmal Jorge Prado in seiner Lieblingsposition ganz vorn. Jeffrey Herlings machte dem Teamkollegen zwar Druck, doch in Schlagdistanz kam „The Bullet“ nicht mehr.

So viel Pech wie Herlings

Ganz im Gegenteil: Der vierfache Weltmeister parkte die KTM nach einem Ausrutscher und fiel auf Rang 4 im Ziel zurück. Tim Gajser feierte Platz 2 im Auslauf und damit den unerwarteten Tagessieg. „Ich wollte Spaß haben und etwas für mein Selbstbewusstsein tun – das hat geklappt! Klar hatte ich Glück, aber that’s Racing.“ Auch Jorge Prado grinste glücklich, nur Jeffrey Herlings war bedient: „Was soll ich sagen? Gibt es noch jemanden mit so viel Pech wie mich? Am meisten ärgere ich mich über mich selbst. Aber es sind noch genug Rennen, und ich glaube an meinen Titeltraum.“

Das Red Plate des WM-Führenden aber blieb bei Gajser, der seinen Vorsprung auf 13 Punkte vor Febvre ausbauen konnte. Der Schweizer Jeremy Seewer (Yamaha) hatte Probleme mit dem Setup und haderte vor allem mit seinen Starts. Auch im Rennen fand Seewer kaum zur Normal-



YAMAHA



Mit Doppelsieg Richtung MX2-WM-Titel: Yamahas Maxime Renaux



ARCHER

Laufsieg: KTMs Jorge Prado

form und verließ Kegums als enttäuschter Tages-Siebter. Die beiden Deutschen Henry Jacobi (JM Honda) und Tom Koch (Kosak KTM) lieferten auf den Rängen 11 und 14 zwei tolle Tagesergebnisse ab.

Renauxs Doppelschlag

Maxime Renaux hatte gut lachen auf dem Podium der kleinen Klasse. Der WM-Spitzenreiter feierte in Kegums auf der Factory-Yamaha den Tagessieg mit einem überzeugenden Doppelschlag. Beide Finalläufe liefen nach demselben Muster ab. Zunächst holte sich KTM-Jungstar Mattia Guadagnini jeweils den Holeshot, und es dauerte exakt sechs Runden, bis Renaux am Italiener vorbei energisch in Führung ging. Als Einziger konnte der Belgier Jago Geerts (Yamaha) in diesen Zweikampf eingreifen. Mit Rang 2 im zweiten Umlauf schaffte der Sandkönig auch Rang 2 in der Tageswertung.

Weltmeister Tom Vialle (KTM) war zwar superschnell unterwegs, aber am Start noch lange nicht wieder der Alte und verpasste dadurch das mögliche Podium. „Das war mein perfekter Tag“, jubelte Renaux nach Rennende. „Mein erster Doppelsieg! Nun werde ich mich etwas erholen.“ Jago Geerts blieb gewohnt verhalten: „Ich habe mich im zweiten Lauf viel besser gefühlt und bin mit Rang 2 heute absolut zufrieden.“ Mattia Guadagnini beendete seinen Arbeitstag als Dritter.

Simon Längenfelder konnte in Lettland mit der 250er GasGas am Start nicht viel reißen. Dafür glänzte der Bayer mit Kampfgeist und bemerkenswertem Speed, der ihn letztlich auf Platz 10 in der Tagestabelle führte. ■

NACHRICHTEN

STARKE DEUTSCHE

Die deutschen Piloten in der MXGP-Klasse, Henry Jacobi und Tom Koch, überzeugten im sandigen Kegums. Jacobi (Honda) machte in Lauf 2 nach einer heftigen Kollision mit dem Letten Jonass Dampf: „Mit einem krummen Lenker kam ich noch auf Rang 14.“ Tom Koch (KTM) legte mit Platz 12 im Zeittraining die Grundlage für zwei gute Starts und fuhr mit 17/13 sein bisher bestes Ergebnis ein.

HEIMVORTEIL FÜR KOUBLE

Sherco-Fahrer Krystof Kouble nutzte seinen Heimvorteil und gewann als Junior an beiden Tagen die Gesamtwertung beim Enduro-EM-Lauf in Tschechien. Durch nächtlichen Regen fiel am zweiten Tag fast die Hälfte aller Teilnehmer aus. Bester Deutscher wurde Davide von Zitzewitz, der sich beide Male in den Top 10 der Gesamtwertung platzierte. In seiner Hubraumklasse rangiert er auf Platz 2.

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MXGP

Kegums (LV): 8. August, 7. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 22 Grad. **1. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 17 Runden à 1,790 km (= 30,430 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	35.16,523 min = 51,758 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 7,703 s
3.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 11,783 s
4.	Jorge Prado (E)	KTM	17	+ 15,598 s
5.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 16,934 s
6.	Pauls Jonass (LV)	GasGas	17	+ 18,641 s
7.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 38,794 s
9.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 51,833 s
11.	Henry Jacobi (D)	Honda	17	+ 1.10,743 min
17.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1.32,509 min

Kegums (LV): 8. August, 7. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 22 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet, 30 gewertet, 17 Runden à 1,790 km (= 30,430 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	KTM	17	36.22,889 min = 50,185 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	+ 7,092 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 15,563 s
4.	Jeffrey Herlings (NL)	KTM	17	+ 26,606 s
5.	Brian Bogers (NL)	GasGas	17	+ 45,399 s
6.	Antonio Cairoli (I)	KTM	17	+ 54,203 s
7.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 58,321 s
8.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna	17	+ 1.00,486 min
13.	Tom Koch (D)	KTM	17	+ 1.31,632 min
14.	Henry Jacobi (D)	Yamaha	17	+ 1.45,077 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	270 Punkte
2.	Romain Febvre	257
3.	Jorge Prado	255
4.	Antonio Cairoli	252
5.	Jeffrey Herlings	227
6.	Jeremy Seewer	206
7.	Pauls Jonass	180
15.	Henry Jacobi	66
22.	Arnaud Tonus (CH)	36
27.	Tom Koch	21

1.	KTM	329 Punkte
2.	Honda	271
3.	Kawasaki	262

MOTOCROSS-GP LETTLAND / MX2

Kegums (LV): 8. August, 7. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 22 Grad. **1. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 17 Runden à 1,790 km (= 30,430 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	35.49,854 min = 50,956 km/h
2.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	17	+ 5,989 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 9,857 s
4.	Jed Beaton (AUS)	Husqvarna	17	+ 10,701 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 13,810 s
6.	Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 14,718 s
7.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	17	+ 24,155 s
8.	René Hofer (A)	KTM	17	+ 29,084 s
10.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 36,031 s
22.	Lion Florian (D)	KTM	16	+ 1 Runde

Kegums (LV): 8. August, 7. WM-Lauf, Wetter: wechselhaft, 22 Grad. **2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 17 Runden à 1,790 km (= 30,430 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	35.36,088 min = 51,284 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	+ 3,991 s
3.	Mattia Guadagnini (I)	KTM	17	+ 10,646 s
4.	Tom Vialle (F)	KTM	17	+ 12,473 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Honda	17	+ 30.841 s
6.	René Hofer (A)	KTM	17	+ 35,150 s
7.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 36,555 s
8.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 39,295 s
11.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 1.02,343 min
19.	Lion Florian (D)	KTM	16	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Maxime Renault	271 Punkte
2.	Mattia Guadagnini	237
3.	Jago Geerts	235
4.	Ruben Fernandez	214
5.	Thibault Benistant	204
6.	Jed Beaton	197
9.	René Hofer	184
10.	Simon Längenfelder	137
22.	Lion Florian	29
26.	Michael Sandner	12

1.	Yamaha	312 Punkte
2.	KTM	292
3.	Kawasaki	227

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Bentley



2004 Bentley Arnage T, erst 9292 km, deutsche Auslieferung, 2.Hand, 99.500,- €. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

BMW



M1, EZ 10/1980, orig. 65800 km, 1. Hand, 1. Brief, kein Import, top original, gr. Service neu, € 525.000, Inzahlung möglich. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56917



Ferrari



1966 Ferrari 330 GTC, matching numbers, hervorragend rest., technisch besonders innovatives Modell. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Jaguar



E-Type Serie 3 Cabrio, Bj. 9/1972, 69130 km, 200 kW (272 PS), 12 Zylinder, Sitze dunkel blau, Speichenräder, LHD, HU 07/23, von privat, Preis auf Anfrage. 20099 Hamburg, Tel. 0172/4556564

mehr: motor-klassik.de Nr. 56940

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Maserati



Maserati Biturbo, 1. Hand, 05/1984, original 14600 km, 135 kW (183 PS), 18.800,- €. Springbok Sportwagen GmbH, Dannhornweg 2, 30916 Isernhagen, www.springbok.de, Tel. 05139/957666 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57006

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H



Spyder Cambiocorsa, 12/2001, 50650 km, deutsches Fahrzeug, 287kW (390 PS), 35.000,- €. Springbok Sportwagen GmbH, Dannhornweg 2, 30916 Isernhagen, www.springbok.de, Tel. 05139/957666 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57005

Mercedes



E 400 d 4MATIC Cabrio AMG/Comand/ Kamera, EZ 07/2019, 53645 km, 250 kW (340 PS), selenitgrau, Navi, SHZ, NR-Fzg., 59.900,- € (MwSt. awb.) Burger Schloz Automobile GmbH & Co. KG, Stuttgarter Str. 359, 73312 Geislingen, Tel. 07331/7170127, www.burgerschloz.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56979



Mercedes S 400 CDI 4 Matic, neues Modell, 12/20, 4000 km, schwarzmetallic, Leder schwarz, Vollausstattung, Inzahlungn., 115.000,- €, inkl., Tel. 0172/4310800



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56993

Porsche



Porsche Neuwagen GT 2 RS CLUBSPORT, *1 von 200*, Inzahlungnahme möglich. Tel. 0172/4310800

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat



100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88

Fax 0711/182-25 50

Bestellservice* und Abo-Service

motorsportaktuell@dpv.de

***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart



Porsche 992 Turbo Cabriolet 3.21, 5000 km, graumet./beige, Topausstattung, 219.000,- €, inkl., Inzahlungnahme. Tel. 0172/4310800



911 Turbo Cabrio, EZ 08/2003, Modell 2004, 84000 km, 331 kW (450 PS), Werksleistungssteigerung (WLS), schwarz, Klima, 3. Hand, garantiert unfallfrei, deutsches Fahrzeug, lückenlos scheckheftgepflegt, letzter Service 07/2021, perfekter Pflege- und Sammler-Zustand, Vollausstattung (BOSE, Navi, Telefon, SH, Memory etc.) 6 Gang Schaltgetriebe, 71.900,- €. 61273 Wehrheim, Tel. 06081/66438

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56996

www.Rennsportshop.com





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H





www.berlin-tuning.com H

Ersatzteile

Klappenauspuff Porsche, Klappenauspuff von Porsche 991 Turbo, ca. 6000 km gelaufen, ehem. 9ff, 1500,- EUR. 68167 Mannheim, Tel. 0177/4141333





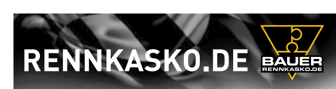


Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H











Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000, www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 35/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Leserbriefe



Die MotoGP hat sich mit feuriger Action in Spielberg zurückgemeldet. Gleich zwei Bikes fielen den Flammen zum Opfer

Böse Fans

Zur Formel 1 in Budapest
MSa 34/2021

Zwei Rennen mit Crashs, bei denen jeweils ein Mercedes beteiligt war. Zwei Mal Rennunfall, zwei Mal keine Absicht, die Strafen waren marginal. Mercedes in der Sonne, Red Bull bleibt im Regen stehen. Es wird Zeit bei der FIA, über den Strafenkatalog nachzudenken. Schafft Strafen gänzlich ab, dann brauchen sich die Fans auch nicht über das Ausmaß ärgern. Toto Wolff tut das natürlich alles sehr leid, die Punkte freuen ihn aber schon.

Helmut Dertnig
A-6100 Seefeld

Die Buhrufe des Publikums nach dem Qualifying gegen Hamilton galten nicht seiner Silverstone-Aktion, sondern dem erneut unfairen Verhalten mit seiner Blockade-Bummelei. Wir waren vor Ort. So langsam habe ich in 22 Jahren noch nie jemanden aus der Boxengasse fahren sehen. Er bringt die Zuschauer, die viel Geld für Reise, Tickets etc. ausgeben, um einen der Momente, auf den alle warten. Und dann ist der „böse“ Fan so frech und pfeift. Nicht die Zuschauer sollten sich hinterfragen, sondern die Herren Fahrer. Wo kommt denn ein großer Teil des Geldes her, ob TV oder vor Ort, das die Fahrer verdienen?

Wolfgang Martin
D-38106 Braunschweig

Gebührende Ehre

Zur Formel 1 in Silverstone
MSa 32/2021

In MSa 32 steht, dass Lewis Hamilton erst der dritte F1-Pilot sei, nach dem noch zu seiner aktiven Zeit eine Kurve oder Gerade benannt wurde, nach Jochen Rindt (Österreichring) und Michael Schumacher (Nürburgring). Ehre, wem Ehre gebührt: Die längste Gerade des Canadian Tire Motorsports Park, vormals Mosport Park, heißt schon seit 1967 „Mario Andretti Straight“. Zehn Jahre später verlor Mario den GP Kanada wegen eines Motorschadens auf dieser Geraden. Auch die „Jacky Ickx Bocht“ in Zolder existiert unter diesem Namen schon seit 1976, als der zweifache Vizeweltmeister noch in der Formel 1 auf dieser Strecke fuhr.

Hans von Göler
D-44894 Bochum

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

12. August: Freies Fahren Nürburgring Nordschleife (Pkw)

30./31. August: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorrad)

20. September: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Freitag, 13. August

ab 08.55	Motorrad-WM Spielberg, alle FP1 **LIVE**	Servus TV
ab 13.10	Motorrad-WM Spielberg, alle FP2 **LIVE**	Servus TV

Samstag, 14. August

ab 08.55	Motorrad-WM Spielberg, alle FP3 **LIVE**	Servus TV
ab 12.25	Mot.-WM Spielberg, alle Qualifyings **LIVE**	Servus TV
13.40	Formel E Berlin, 1. Rennen **LIVE**	SAT.1**
13.50	Formel E Berlin, 1. Rennen **LIVE**	ORF 1
19.00	Speedway-WM, Målilla **LIVE**	Sport 1+*
22.05	IndyCar Series, Indianapolis (Aufz.)	Sport 1+*

Sonntag, 15. August

09.30	MotoGP Spielberg, Warm-up **LIVE**	Servus TV
10.25	Moto3-WM Spielberg, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	Moto2-WM Spielberg, Vorb. & Rennen **LIVE**	SRF 2
12.00	Moto2-WM Spielberg, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
13.20	MotoGP Spielberg, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
13.50	MotoGP Spielberg, Vorb. & Rennen **LIVE**	SRF 2
15.00	Formel E Berlin, 2. Rennen **LIVE**	SAT.1**
15.20	Formel E Berlin, 2. Rennen **LIVE**	ORF 1
15.20	MotoE Spielberg, Rennen (Aufz.)	SRF info
15.50	WRC Ypern, Highl. & Power Stage (Aufz.)	Servus TV
19.00	NASCAR Cup Series, Indianapolis **LIVE**	Sport 1+*
21.45	AvD Motor & Sport Magazin **LIVE**	Sport 1
23.00	Porsche GT Magazin	Sport 1
23.30	Rallye-WM Ypern, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Freitag, 13. August

16.55	Formel E Berlin, FP1 **LIVE**	ran.de
22.00	Rallye-WM Ypern, Highlights 1. Tag	redbull.tv

Samstag, 14. August

07.55	Formel E Berlin, FP2 **LIVE**	ran.de
09.45	Formel E Berlin, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
22.00	Rallye-WM Ypern, Highlights 2. Tag	redbull.tv

Sonntag, 15. August

07.55	Formel E Berlin, FP3 **LIVE**	ran.de
09.25	Formel E Berlin, FP4 **LIVE**	ran.de
11.15	Formel E Berlin, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
22.00	Rallye-WM Ypern, Highlights 3. Tag	redbull.tv

*kostenpflichtig **auch im kostenlosen Livestream auf www.ran.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

13.–15.08.	Rallye-WM, Ypern	B
14.08.	IndyCar Series, Indianapolis (Road)	USA
14./15.08.	Formel E, Berlin	D
14./15.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Indianapolis (Road)	USA
15.08.	Tourenwagen/BTCC, Knockhill	GB

Motorrad

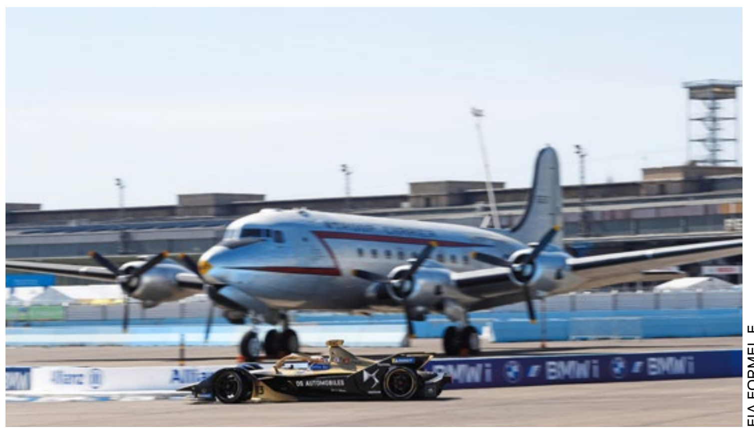
13.–15.08.	Hard Enduro-WM, TKO Tennessee	USA
14.08.	Speedway-GP, Målilla	S
14.08.	Speedway U23 Team-EM, Pardubice	CZ
14.08.	US-Motocross Meisterschaft, Unadilla	USA
14.08.	Speedway-DM, Stralsund	D
14./15.08.	ADAC MX Masters, Dreetz	D
15.08.	Motorrad-WM, Spielberg (2)	A

Vorschau



HYUNDAI

Rallye Ypern: Reißt die Toyota-Siegesserie auf belgischem Asphalt?



FIA FORMEL E

Formel E in Berlin: Wer krönt sich beim Saisonfinale zum Weltmeister?



XPB

Le-Mans-Vortest: Die letzten Proberunden vor dem großen 24h-Klassiker



RED BULL

Motorrad-WM in Spielberg: Der zweite Teil des großen Alpen-Spektakels



HOCKENHEIM
SPA
68766
GRÜSSE AUS
HOCKENHEIM
Deutschland 5,50 €
sport auto
AUSGABE 9/2021
REFORM GEGEN REVOLUTION
BMW M135i & VW Golf R im Vergleich
SCHAULAUFEN DER
SZENE-STARS
EXKLUSIV ENTHÜLLT
Porsche 911 GT2 RS Clubsport 25
IM SUPERTEST
BMW M4 Competition
IM EINZELTEST
Lamborghini Huracán STO
Die 1000-PS-Rakete mit Track-Paket
Gebraucht-Sportler: M3 E46 & M5 E60
Lieber Reihensechser oder V10?
Gefahren: Porsche 911 GT3 Touring
So fühlt sich ultimativer Fahrspaß an
FÜNF CABRIOS IM VERGLEICH Porsche 911 Targa 4S, Morgan Plus Six, Ferrari 812 GTS, Jaguar F-Type Cabrio P450, Mercedes-AMG E 53 Cabrio
SPORT Neues Peugeot-Hypercar 9X8: Kann Peugeot ohne Heckflügel siegen?
TEST THE BEST: BEI SPORT AUTO WERDEN SPORTLICHE AUTOS AUF HERZ UND NIEREN GETESTET, IM ALLTAG WIE AUF DER RENNSTRECKE. DIE DYNAMIK STEHT IM VORDERGRUND. DIE SCHNELLE RUNDE AUF ZEIT IN HOCKENHEIM PACKT DAS POTENZIAL VON SPORTWAGEN IN EINE AUSSAGEKRÄFTIGE CHIFFRE: NUR DIE RUNDENZEIT KLÄRT DAS RANKING.
SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de